



Transport Canada

2000-2001
Estimates

Part III – Report on Plans and Priorities

Canada

ESTIMATES

The Estimates Documents

Each year, the government prepares Estimates in support of its request to Parliament for authority to spend public monies. This request is formalized through the tabling of appropriation bills in Parliament. The Estimates, which are tabled in the House of Commons by the President of the Treasury Board, consist of three parts:

Part I – The Government Expenditure Plan provides an overview of federal spending and summarizes both the relationship of the key elements of the Main Estimates to the Expenditure Plan (as set out in the Budget).

Part II – The Main Estimates directly support the *Appropriation Act*. The Main Estimates identify the spending authorities (votes) and amounts to be included in subsequent appropriation bills. Parliament will be asked to approve these votes to enable the government to proceed with its spending plans. Parts I and II of the Estimates are tabled concurrently on or before 1 March.

Part III – Departmental Expenditure Plans which is divided into two components:

- (1) **Reports on Plans and Priorities (RPPs)** are individual expenditure plans for each department and agency (excluding Crown corporations). These reports provide increased levels of detail on a business line basis and contain information on objectives, initiatives and planned results, including links to related resource requirements over a three-year period. The RPPs also provide details on human resource requirements, major capital projects, grants and contributions, and net program costs. They are tabled in Parliament by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*. These documents are to be tabled on or before 31 March and referred to committees, which then report back to the House of Commons pursuant to Standing Order 81(4).
- (2) **Departmental Performance Reports (DPRs)** are individual department and agency accounts of accomplishments achieved against planned performance expectations as set out in respective RPPs. These Performance Reports, which cover the most recently completed fiscal year, are tabled in Parliament in the fall by the President of the Treasury Board on behalf of the ministers who preside over the departments and agencies identified in Schedules I, I.1 and II of the *Financial Administration Act*.

The Estimates, along with the Minister of Finance's Budget, reflect the government's annual budget planning and resource allocation priorities. In combination with the subsequent reporting of financial results in the Public Accounts and of accomplishments achieved in Departmental Performance Reports, this material helps Parliament hold the government to account for the allocation and management of public funds.

As part of its ongoing efforts to streamline reporting requirements, the Treasury Board of Canada Secretariat has requested that Transport Canada and ten other departments explore alternative reporting structures to this year's *Report on Plans and Priorities*. It has, therefore, exempted the department from the usual guidelines for the preparation of this report.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, represented by
the Minister of Public Works and Government Services, 2000

Available in Canada through your local bookseller or by mail from
Canadian Government Publishing (PWGSC)
Ottawa, Canada K1A 0S9

Telephone: 1-800-635-7943
Internet site: <http://publications.pwgsc.gc.ca>

Catalogue No. BT31-2/2001-III-48

ISBN 0-660-61178-3

Transport Canada

2000-2001 Estimates

**A Report on
Plans and Priorities**



Approved


Minister of Transport

Table of Contents

Executive Summary	4
1.0 Messages	5
1.1 Minister's Message	5
1.2 Management Representation Statement	6
2.0 Departmental Overview	7
2.1 Vision, Mission and Mandate	7
2.2 Roles and Responsibilities	7
2.3 Departmental Objectives	10
2.4 Factors Influencing the Department	11
2.5 Departmental Planned Spending	13
2.6 Key Results Commitments and Planned Results	14
2.6.1 <i>Chart of Key Results Commitments (KRC)</i>	14
2.6.2 <i>Business Line Contribution to Key Results Commitments</i>	15
2.6.3 <i>Reporting on Results – A Performance Framework</i>	16
3.0 Plans, Results and Resources	17
3.1 Policy Business Line	17
3.2 Programs and Divestiture Business Line	23
3.3 Safety and Security Business Line	31
3.4 Departmental Administration Business Line	41
4.0 Horizontal Initiatives	45
4.1 Major Legislative and Regulatory Initiatives	45
4.2 Sustainable Development Strategy	50
4.3 Modernization of Comptrollership	53
4.4 Evaluating the Department's Contributions	54
4.5 Communications	54
5.0 Financial Information	56
6.0 Other Information	62
6.1 Statutes Administered by the Minister of Transport	62
6.2 Who to Contact	64
6.3 Other Departmental Publications	68
Index	69

The following symbols are used in this report:

	Further information on this subject is available on the indicated page.
	Further information on this subject is available in another document.

List of Tables

Table 1 – Spending Authorities	56
Table 2 – Summary of Capital Spending by Business Line	57
Table 3 – Summary of Transfer Payments	58
Table 4 – Source of Respendable and Non-respendable Revenue.....	59
Table 5 – Net Cost of Program for the Estimates Year	61
Table 6 – Loans, Investments and Advances	61

Executive Summary

Over the coming years, Transport Canada will continue to work toward a more modern and efficient transportation system. The department's vision is to ensure the best possible transportation system for Canada and Canadians — and it cannot do this alone. Our co-delivery partners and stakeholders are discussed throughout this report because of the essential role they play in our future success. There are many factors that influence and challenge the department in its delivery of results (see Section 2.4), and we are constantly striving to show leadership and innovation in responding to these issues.

Listed below are some of the initiatives being undertaken to meet the department's key results commitments (see Chart of Key Results Commitments on p. 14). These initiatives, and many more, are further detailed within this report, together with their associated planned results. It is important to note that Transport Canada is reporting its planned performance based on three distinct levels of results; this performance framework is explained on p. 16.

A SAFE AND SECURE NATIONAL TRANSPORTATION SYSTEM

- ☐ Amend the *Canada Shipping Act*, the *Motor Vehicle Safety Act*, and the *Motor Vehicle Transport Act*, as well as other regulatory amendments (see Section 4.1 starting on p. 45).
- ☐ Develop and introduce a proposed Transportation Appeal Tribunal of Canada Act (see Section 4.1 starting on p. 45).
- ☐ Road Safety Vision 2001 (see p. 38).
- ☐ Rail Safety Direction 2006 (see p. 38).
- ☐ Flight 2005 — A Civil Aviation Safety Framework for Canada (see p. 39).

A COMPETITIVE, EFFICIENT AND EFFECTIVE TRANSPORTATION SYSTEM

- ☐ Review the *Canada Transportation Act* (see p. 18).
- ☐ Develop an Intelligent Transportation System plan for Canada (see p. 19).
- ☐ Continue divesting airports (see p. 24) and ports (see p. 26).
- ☐ Develop and introduce new legislation dealing with airline restructuring, grain transportation and marine liability (see Section 4.1 starting on p. 45).

STEWARDSHIP AND ENVIRONMENTAL AWARENESS

- ☐ Advance sustainable transportation in Canada (see p. 28).
- ☐ Implement Transport Canada's Sustainable Development Strategy (SDS) (see Section 4.2 starting on p. 50).
- ☐ Implement an environmental management system for departmental operations (see SDS Challenge 2).

1.0 Messages

1.1 Minister's Message

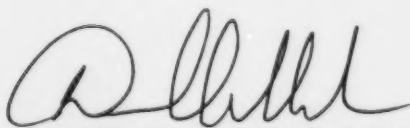
I am pleased to present Transport Canada's *2000-2001 Report on Plans and Priorities*, which outlines the department's direction over the next three fiscal years.

Transport Canada oversees the safety and efficiency of Canada's transportation system through the development and administration of policies, regulations and services. As regulator and policy-maker, it is our goal to create a modern transportation infrastructure — one that meets our safety, economic and environmental goals. We are striving to achieve these goals while decreasing the tax burden on Canadians and maintaining the emphasis on our top priority — the safety of the nation's transportation system.

For Canada to maintain its high standard of living, and a quality of life that is consistently ranked as the best in the world, we must build our economy on high levels of productivity, and make the most of new technology, advanced skills, and global opportunities. The transportation sector plays a vital role in this regard. It touches the lives of all Canadians and keeps our economy strong.

Today's transportation system is more than simply asphalt, concrete and steel; it also includes data, ideas and knowledge, and requires technology, skills and connectivity. These are areas in which Transport Canada can and will make major contributions in the years to come. We will continue to work with our partners in the provinces, the private sector, and the research community to deliver a transportation system that is the best in the world, and is at the forefront of global technology. Innovation, skills and knowledge will be applied to bring people together on one of the world's largest land masses, to help produce goods competitively and deliver them efficiently.

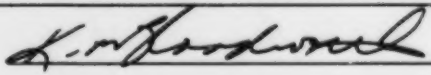
I trust that you will find this report informative and helpful in understanding Transport Canada's contribution to a transportation system that is safe, efficient, affordable, integrated and environmentally friendly.



The Honourable David M. Collette, P.C., M.P.
Minister of Transport



1.2 Management Representation Statement

MANAGEMENT REPRESENTATION Report on Plans and Priorities 2000-2001	
<p>I submit, for tabling in Parliament, the <i>2000-2001 Report on Plans and Priorities</i> for</p> <p style="text-align: center;">TRANSPORT CANADA</p> <p>To the best of my knowledge, the information:</p> <ol style="list-style-type: none">1. accurately portrays the department's mandate, priorities, strategies and planned results;2. is consistent with the disclosure principles contained in the <i>Guidelines for Preparing a Report on Plans and Priorities</i> (RPP);3. is comprehensive and accurate; and4. is based on sound underlying departmental information and management systems. <p>I am satisfied as to the quality assurance processes and procedures used for the production of this RPP.</p> <p>The Planning and Reporting Accountability Structure (PRAS) on which this document is based has been approved by Treasury Board Ministers and is the basis for accountability for the results achieved with the resources and authorities provided.</p>	
Signed:	
Name:	<u>Margaret Bloodworth</u>
Title:	<u>Deputy Minister</u>
Date:	<u>MAR 7 - 2000</u>

2.0 Departmental Overview

2.1 Vision, Mission and Mandate

Our Vision

THE BEST POSSIBLE TRANSPORTATION FOR CANADA AND CANADIANS

Our Mission

TO DEVELOP AND ADMINISTER POLICIES, REGULATIONS AND SERVICES
FOR THE BEST POSSIBLE TRANSPORTATION SYSTEM

Our Mandate

Transport Canada is the federal department responsible for most of the transportation policies, programs and goals set by the government to ensure the safety, efficiency and accessibility of the national transportation system. Moreover, the jurisdictional framework in Canada is such that all levels of government have some responsibility in the country's transportation system.

Transport Canada delivers its programs under numerous legislative and constitutional authorities. (See Section 6.1 for a list of statutes administered by the Minister of Transport.) The department's mandate, however, is accurately reflected in the department's mission statement, as noted above.

The department no longer operates and finances major elements of the transportation infrastructure. Most of its operations are being divested or leased, except those that serve remote areas or are required to honour constitutional obligations.

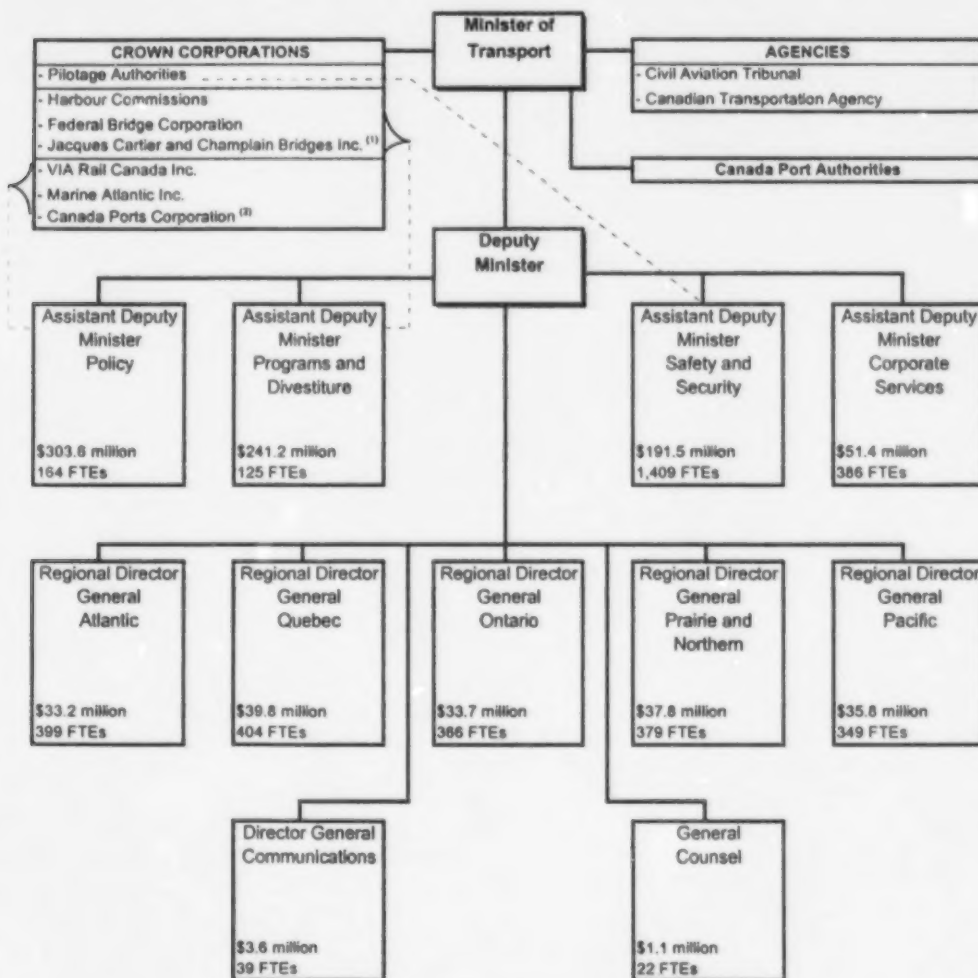
Across all modes, the department is striving to reduce subsidies, establish greater say for users, and achieve better productivity and business discipline. Transport Canada's focus is on developing a modern and relevant policy and legislative framework — one that will help ensure the safety, security, competitiveness and sustainability of Canada's transportation system.

2.2 Roles and Responsibilities

TRANSPORT CANADA

Organizational Structure. Transport Canada operates under a decentralized organizational structure. At its headquarters, four Assistant Deputy Ministers (ADMs) — Policy, Programs and Divestiture, Safety and Security, and Corporate Services — report directly to the Deputy Minister and are responsible for setting national programs, policies and standards. Five Regional Directors General — Atlantic, Quebec, Ontario, Prairie and Northern, and Pacific — also report to the Deputy Minister and are responsible for program delivery, policy application, and the monitoring and analysis of the transportation system

within their geographical areas of responsibility. This structure provides a central point of contact in each region for the department's clients and stakeholders.



(1) The Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc. (JCCB) is a subsidiary of the Federal Bridge Corporation.

(2) The Canada Ports Corporation is expected to be dissolved in spring 2000.

- ◇ 2000-2001 net planned spending is shown for each organization below the Deputy Minister.
- ◇ For budgetary purposes, Crown corporations fall under one of three Assistant Deputy Ministers, as illustrated.

Business Lines. The department's business lines — Policy, Programs and Divestiture, Safety and Security, and Departmental Administration — have a multi-modal focus. This reflects and emphasizes the department's core roles: development of policy and legislation, and enforcement. Because of the results-oriented focus of these business lines, they do not mirror the organizational structure, which has a strong regional focus for program delivery. The four business lines are described and explored in more detail in Section 3, starting on p. 17.

TRANSPORTATION PORTFOLIO

Within the federal transportation portfolio, the primary responsibility for transportation rests with Transport Canada. There are also other federal agencies and Crown corporations that play key roles in transportation issues. These are listed below.

CANADIAN TRANSPORTATION AGENCY — This agency is responsible for the economic regulation of transportation and for handling complaints regarding the fees fixed by the new Canada Port Authorities. The agency reports to Parliament through the Minister of Transport and produces its own Estimates documents.

CIVIL AVIATION TRIBUNAL — This independent body responds to requests from the aviation community to review enforcement and licensing decisions made by the Minister of Transport under the *Aeronautics Act*. The tribunal also reviews, on request, administrative monetary penalties assessed under the *Canada Transportation Act*. The tribunal reports to Parliament through the Minister of Transport and produces its own Estimates documents. Legislative initiatives currently underway will result in the Tribunal's expansion to a multi-modal Transportation Appeal Tribunal of Canada (TATC), which will also hear cases under the *Canada Shipping Act*, the *Railway Safety Act*, and the *Marine Security Act*. (see Section 4.1 for more details on the new TATC.)

TRANSPORTATION SAFETY BOARD OF CANADA — This independent board reports to Parliament through the President of the Queen's Privy Council. It does not form part of the transportation portfolio, since it investigates and reports on safety issues based on transportation occurrences in areas regulated by Transport Canada. Two primary instruments govern the relationship between Transport Canada and the Transportation Safety Board: the *Canadian Transportation Accident Investigation and Safety Board Act* which is the board's enabling legislation; and the Memorandum of Understanding which governs the ongoing interaction between the two organizations.

MARINE ATLANTIC INC. — This Crown corporation operates safe, reliable and efficient marine transportation and related services in Atlantic Canada to meet constitutional obligations (North Sydney-Port-aux-Basques) and to provide an alternative to the constitutional services (North Sydney-Argentia).

VIA RAIL CANADA INC. — This Crown corporation manages the majority of Canada's inter-city passenger rail services.

FEDERAL BRIDGE CORPORATION LTD. — This Crown corporation operates some of the bridge assets of the former St. Lawrence Seaway Authority.

JACQUES CARTIER AND CHAMPLAIN BRIDGES INC. — This Crown corporation is a subsidiary of the Federal Bridge Corporation, and operates and maintains the Jacques Cartier Bridge, Champlain Bridge, Mercier Bridge and the Melocheville Tunnel in Montreal.

OTHER BRIDGES — The Blue Water Bridge (Ontario-Michigan), Peace Bridge (Ontario-New York) and Sault Ste. Marie International Bridge (Ontario-Michigan) operate at arms-length from the department, under statutes administered by the Minister of Transport; they are all financially autonomous. The Confederation Bridge (New Brunswick-P.E.I.) receives an indexed subsidy from the department.

PILOTAGE AUTHORITIES (ATLANTIC, PACIFIC, GREAT LAKES, LAURENTIAN) — These bodies provide safe and efficient marine pilotage services in Canada.

2.3 Departmental Objectives

As set out in the *2000-2001 Estimates, Parts I and II*, Transport Canada's objectives are listed below. The first three of these objectives have been extracted for further emphasis as Key Results. (See Chart of Key Results Commitments on p. 14.)

A) ENSURE HIGH STANDARDS FOR A SAFE TRANSPORTATION SYSTEM THROUGH:

- ◊ a comprehensive and progressive regulatory framework and standards; and
- ◊ effective certification, monitoring, inspection and compliance programs.

B) CONTRIBUTE TO CANADA'S PROSPERITY THROUGH:

- ◊ up-to-date policies;
- ◊ the removal of institutional and legislative barriers; and
- ◊ selective funding of key elements of the system.

C) PROTECT THE PHYSICAL ENVIRONMENT BY:

- ◊ evaluating the impacts of policy and regulatory decisions on the environment; and
- ◊ promoting and meeting environmental standards.

D) WORK WITH PARTNERS AND CLIENTS THROUGH:

- ◊ effective consultation on transportation initiatives; and
- ◊ the implementation and management of joint undertakings.

E) STRENGTHEN OUR SERVICES BY:

- ◊ understanding our clients' needs; and
- ◊ providing decision-making as close as possible to the clients.

F) PROVIDE A CHALLENGING AND SUPPORTIVE WORK ENVIRONMENT BY:

- ◊ treating people with trust and respect;
- ◊ developing and implementing effective human resource strategies; and
- ◊ providing a reward and recognition system consistent with our values.

Working together for transportation

2.4 Factors Influencing the Department

Transportation is a vital part of Canada's well-being, and Transport Canada is striving to provide a national transportation system that responds to today's social, economic and environmental needs. The following overview presents some of the factors and issues that may have an impact on the department's operating environment over the planning period.

- **SUSTAINABLE DEVELOPMENT.** Sustainable development will continue to be a major public issue for the foreseeable future, and is one of the key challenges to be faced by the transportation sector on a global basis. Growth rates over the next 40 years are expected to result in 800 million more people owning cars, which — based on current technology and usage habits — would result in enormous strains on the world's environment. In Canada, the transportation sector is a large contributor to the country's emissions of smog-forming pollutants, and it represents the single-largest source of Canada's greenhouse gas emissions. Transport Canada will play an important role in fostering sustainable transportation through its Sustainable Development Strategy, its work with the Transportation Table on Climate Change, and its environmental remediation activities. (See Sections 3.2 and 4.2 for details on these initiatives.)
- **GLOBALIZATION.** From a policy perspective, globalization gives greater prominence to the global "firm" rather than to the national "state"; these "firms" seek trans-national rules and harmonization (uniformity across state policy frameworks) to facilitate the unhindered movement of goods and capital. As a result, our national market frameworks and regulatory regimes are being increasingly debated and negotiated, both internationally and regionally. For example, the North American Aviation Trilateral is establishing mandatory civil aviation security standards to facilitate the harmonization of Canadian, U.S. and Mexican civil aviation security programs; and the United Nations Economic Commission for Europe is negotiating a "Multi-pollutant, Multi-effects Protocol", which will be used as the basis for Canada's Federal Smog Management Plan and the Canada-U.S. Air Quality Agreement. It is clear that the department's domestic and international agendas are becoming intertwined. While Canada cannot control world direction, it can influence it. Our national responses to these pressures will increasingly dominate Canada's policy agenda.
- **INFRASTRUCTURE.** Canada's growth in trade and traffic is placing unprecedented demand on key corridors and international gateways. Other infrastructure pressures result from the continued urbanization of Canada, which has been accompanied by stagnant or declining transit ridership and an increase in the use of private vehicles, all without a comparable increase in road capacity. The transportation infrastructure challenge in Canada is to cope with growth in urbanized areas, maintain infrastructure and services in rural areas, and expand our key corridors and international gateways to support trade. A common theme in all of these situations is the need to identify a source of financing to meet these needs on a sustainable basis.
- **DIVESTITURE.** While the airport divestiture program is nearing completion and port divestitures are well underway, there are external challenges facing both programs. These include First Nations' land claims and provincial positions that are outside the department's direct control, as well as environmental considerations at some sites. These will likely remain an ongoing challenge for the department, particularly for the port divestiture program. (See pp. 24 and 26 for details on the divestiture programs.)

- **RECRUITMENT AND RETENTION.** Years of fiscal restraint, coupled with an aging workforce, have left the public service with a significant human resource gap, making recruitment and retention a high priority for the government. For Transport Canada, the recruitment and retention of safety and security inspectors and other related professionals pose a significant resource challenge, particularly in light of private-sector competition for qualified employees. To address this issue, the department is identifying core competencies, recruiting subject matter experts, and delivering appropriate training to ensure careful succession planning to allow us to continue to fulfill our mandate. (see p. 44 for details on this initiative.)
- **CO-DELIVERY PARTNERS.** As Transport Canada evolves from its former role as owner and operator of parts of the transportation infrastructure to one of policy-maker, regulator and landlord, its key co-delivery partners — divested airports, ports, NAV CANADA, St. Lawrence Seaway Management Corporation, VIA Rail, other governments and other government departments — will play an increasingly important role in our ability to meet our key results commitments. The department is currently working with these groups to build and refine these new relationships.
- **TECHNOLOGY.** The eventual outcome of technological change is the capacity to transform the world as profoundly as the steam engine, the automobile and electricity did in the past. With the rise of a more knowledge-based economy, barriers to full and open competition are disappearing. Governments and businesses are re-inventing themselves to deliver their mandates, and remain competitive and relevant in a changing world. They are focusing on the use of emerging technologies — such as electronic commerce and the Internet — to streamline and replace paper-based processes. Citizens and businesses will increasingly rely on these technologies to access government services and information. There is growing pressure to make government more responsive and affordable through the provision of information and services via electronic media. In response, government has embraced a vision of electronic service delivery that will offer Canadians the services they need at the right time, in the right place, and in a secure, convenient and accessible way. The short supply of skilled resources, combined with recruitment and retention issues, will pose significant challenges to Transport Canada over the next few years, particularly as the department strives to meet its electronic service delivery objectives.

2.5 Departmental Planned Spending

Departmental Overview				
<i>(\$ thousands)</i>	Forecast Spending 1999-2000 ¹	Planned Spending 2000-2001	Planned Spending 2001-2002	Planned Spending 2002-2003
Budgetary Main Estimates (gross)	1,162,582	1,154,677	1,020,244	995,094
Less: Respendable Revenue	272,791	276,329	299,791	322,832
Total Main Estimates (net)	889,791	878,348	720,453	672,262
Spending Adjustments ²	(42,627)	97,500	103,500	46,000
Net Planned Spending	847,164	975,848	823,953	718,262
Less: Non-respendable Revenue	19,089	16,000	16,000	16,000
Plus: Estimated cost of services received without charge	44,900	46,098	46,169	46,434
Net Cost of the Department	872,975	1,005,946	886,122	780,696
Full Time Equivalents	4,506	4,071	3,870	3,870

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Reflects best forecast of total net planned spending to the end of the fiscal year.
2. Adjustments reflect approvals obtained following the Annual Reference Level Update, including Budget initiatives.

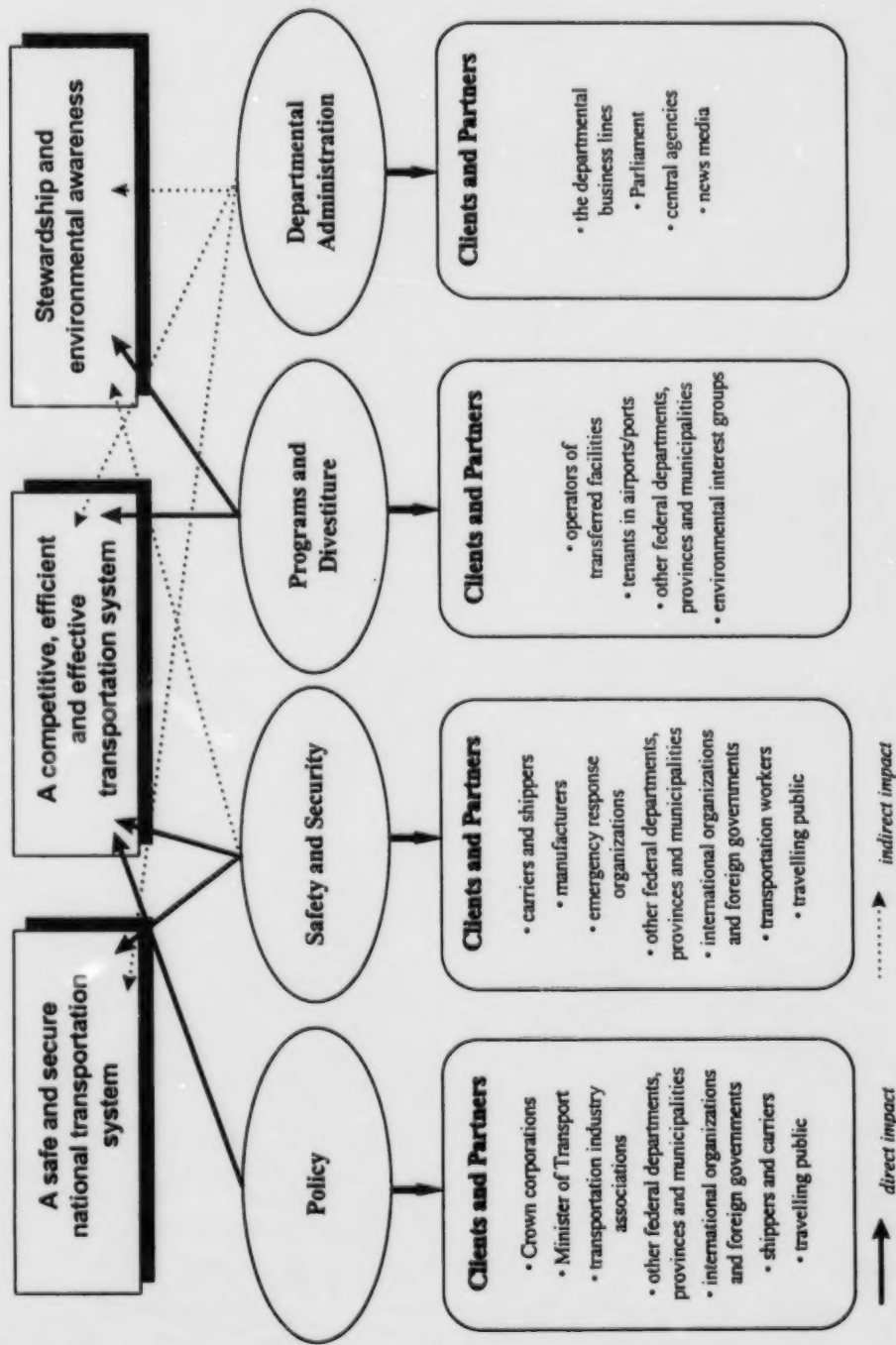
2.6 Key Results Commitments and Planned Results

2.6.1 Chart of Key Results Commitments (KRC)

Transport Canada	
<i>Contributes to Canadians:</i>	<i>To be demonstrated by:</i>
A SAFE AND SECURE NATIONAL TRANSPORTATION SYSTEM	<ul style="list-style-type: none">• a simplified, modern and effective regulatory regime• effective and harmonized legislation, regulations and standards in all transportation modes• transportation industry awareness of, and compliance with, regulations and standards• public awareness about safety• accident and fatality statistics and trends, and accident rate comparisons in the aviation, marine, rail and road modes, including the transportation of dangerous goods
A COMPETITIVE, EFFICIENT AND EFFECTIVE TRANSPORTATION SYSTEM	<ul style="list-style-type: none">• the removal of institutional and legislative barriers to transportation operations• shifting costs from taxpayers to users• equitable fee structures based on current cost of service delivery• devolution and commercialization of most remaining operations• effective operation of remote airports and public ports• client satisfaction survey results• commercial and financial viability and levels of competition in transportation services
STEWARDSHIP AND ENVIRONMENTAL AWARENESS	<ul style="list-style-type: none">• an environmental management system for Transport Canada operations• an effective sustainable transportation strategy• effective administration of airport leases, navigation sites and the St. Lawrence Seaway management agreement

2.6.2 Business Line Contribution to Key Results Commitments

All four business lines work to advance the department's key results commitments. This chart illustrates the *primary* contribution of each business line to the key results commitments, and offers samples of the *main* clients and partners involved.



2.6.3 Reporting on Results – A Performance Framework

Transport Canada's performance will be established, measured and reported based on three distinct levels of results. Each level builds on the previous one, beginning with operational and management activities which lead to behavioural changes and, ultimately, to high-level "state" outcomes. Therefore, the performance indicators used for each level will be different. The three levels are defined below.

ONE – DIRECT OUTPUTS (OPERATIONAL AND MANAGEMENT RESULTS)

The first level of performance involves **operational and management results**, or direct outputs, that are generated through departmental processes, resources and activities. The focus is on what was delivered, how it was delivered, and at what cost – factors over which the departmental organizations have direct control. Performance indicators at this level relate to cost, timeliness, quality and quantity.

TWO – INTERMEDIATE OUTCOMES (BEHAVIOURAL CHANGE RESULTS)

The second level relates to the impact that departmental activities or services have on the **behaviour of key target groups**. This level of performance is focused on making a difference with key players within the transportation system, and influencing desired behavioural changes that are expected to lead to an improved "state". These commitments can be expressed as a continuum focused on changes in awareness, knowledge, perceptions, acceptance, ability/capacity and adoption by key stakeholders and co-delivery agents. Performance indicators for this level reflect visible changes — such as awareness, capacity and actions — in individuals, organizations and sectors of society.

THREE – ULTIMATE OUTCOMES (STATE LEVEL RESULTS)

The ultimate outcome of the department's performance relates to its contribution to, and effect on, the **state of Canadian transportation**. This level refers to the national transportation system in terms of its safety, efficiency and effectiveness; its contribution to Canadian prosperity; its protection of the environment; and encouragement of environmental sustainability. The third-level results are only indirectly influenced by Transport Canada; there are many other contributing players and factors involved in achieving these ultimate outcomes. Performance indicators — such as accident and fatality statistics and trends — will also reflect the department's *raison d'être* and its achievement of strategic objectives.

Note: The department has made concerted efforts to define the performance logic for all of its key initiatives. It recognizes that the next step is to establish appropriate targets and measures at all three results levels. To this end, the department is in the initial stages of developing a full performance measurement system. Where possible, some early examples of possible future measures have been provided in this report.

3.0 Plans, Results and Resources

3.1 Policy Business Line

Business Line Objective

To develop policies that support a competitive, efficient and effective Canadian transportation system.

Business Line Description

This business line is responsible for developing transportation policies and legislative changes that contribute to an efficient and effective Canadian transportation system. The line also monitors and analyzes the transportation system, and undertakes economic studies and program evaluations.

Planned Spending by Service Line				
Service Line (\$ thousands)	Forecast Spending 1999-2000 ¹	Planned Spending 2000-2001	Planned Spending 2001-2002	Planned Spending 2002-2003
Transportation Policy*	296,329	295,350	274,471	273,882
System Monitoring and Analysis	13,169	11,199	10,236	9,985
Total Planned Spending	309,498	306,550	284,708	283,867
* includes these Crown corporations:				
VIA Rail Canada Inc.	170,304	170,304	170,304	170,304
Marine Atlantic Inc.	28,578	48,378	36,378	36,378
Total Crown Corporations	198,882	218,682	206,682	206,682
Full Time Equivalents	205	193	193	191

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year.

Our Operating Environment

The Policy business line has a key role to play in the system oversight (see sidebar for definition) of Canadian transportation. This encompasses the identification and analysis of trends that impact on transportation in Canada and the subsequent development of policies to respond to these needs. It should be noted that, whereas the Policy business line performs this role by looking at issues in terms of their economic impact on the Canadian economy, the Programs and Divestiture business line also performs an oversight role in terms of the operations of the airport and port systems.

System oversight includes monitoring the "state" of Canada's transportation infrastructures as a whole — and working to determine future policy needs to ensure appropriate levels of service for Canadians.

The Policy business line is responsible for the development of transportation policy, including surface policy in the rail, motor carrier and highway modes, and international and

domestic air and marine policy. The business line's role also extends to corporate relations, such as developing transportation trade policy, co-operating on technical transportation issues at the international level, managing the department's relations with other governments (provincial and international), and promoting accessibility in transportation.

This business line must take a forward-looking perspective to position Canada's transportation sector for the future. Many factors will contribute to the Canadian transportation system of the future and the policies that will shape its development — globalization, the integration of the North American economy, the increased awareness of sustainable development requirements, the transition to a knowledge-based economy, the increasing role of technology and e-commerce, and growing infrastructure needs.

As a result, the business line expects to face pressure over the planning period due to the broad range of issues that require continued attention. These include completing the orderly restructuring of Canada's airline industry; working towards a commercially-driven, contract-based grain handling transportation system that meets the needs of Canadians; launching a review of the *Canada Transportation Act*; contributing to the development of a federal infrastructure program; addressing the financial situation of VIA Rail; and implementing Canada's plan for intelligent transportation systems.

This business line will also introduce three new bills — Airline Restructuring Act, Grain Transportation Act and Marine Liability Act — as well as amendments to the *Shipping Conference Exemption Act*. The Airline Restructuring Act (introduced in the House on February 17, 2000 as Bill C-26) will ensure that the restructuring of Canada's airlines is accomplished in an orderly fashion, with the least possible disruption to communities, the travelling public and airline employees, while maintaining a competitive market place and a viable airline industry. The Grain Transportation Act will be introduced by June 2000 to ensure that the grain handling system promotes accountability, competition and efficiency. A Marine Liability Act will also be introduced to promote an efficient and economically viable marine transportation system by ensuring prompt and adequate compensation for accidents involving the marine mode. In addition, amendments to the *Shipping Conference Exemption Act* will streamline administration of the act and encourage a more competitive operating climate in liner shipping. (see Section 4.1 for details on these legislative initiatives.)

What Are We Doing to Achieve our Key Results Commitments?

1. Review of *Canada Transportation Act*

The *Canada Transportation Act* (CTA) requires the Minister of Transport to conduct a comprehensive review of the act, and any other pertaining legislation, under the Minister's responsibility. The review, which must commence by July 1, 2000 and be completed within one year, will be carried out in consultation with purchasers and suppliers of transportation services. The objective is to assess whether the legislation "provides Canadians with an efficient, effective, flexible and affordable transportation system", and to determine if any required statutory changes should be made.

Direct Outputs

- Appointment of one or more persons (by June 20, 2000) to carry out a comprehensive review of the CTA and any other pertaining legislation.
- Consultations with purchasers and suppliers of transportation services, and other appropriate stakeholders.

- Assessment of the legislation's ability to provide Canadians with an efficient, effective, flexible, accessible and affordable transportation system.
- Final report, to be tabled in the House of Commons by June 30, 2001.
- Amended legislation and appropriate administrative framework as approved by Parliament.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Increased awareness, understanding and acceptance of changes by stakeholders.

Ultimate Outcomes

- Efficient, effective, flexible and affordable transportation system for Canadians, enabled through the CTA.

2. Intelligent Transportation Systems

Emerging technologies in computing, sensing and communications – known as intelligent transportation systems (ITS) – are opening up new possibilities that can collectively go a long way in addressing the many challenges confronting transportation in Canada. In the same way that the information highway is transforming our society and economy, ITS can transform the way in which we build, manage and operate ground transportation systems. These systems provide the transportation industry with innovative and effective tools to improve on the traditional way of doing business. Through their ability to integrate system users, vehicles and infrastructure, ITS enable these elements to exchange information for better management and use of available resources. And Canada is home to some of the leading companies in this dynamic field. While ITS applications cannot solve all ground transportation problems, they can provide practical and effective tools for dealing with growing transportation challenges.

Direct Outputs

- Partnerships with all levels of government, private sector, ITS Canada, academia, and consumers to develop, promote and implement Canada's ITS Plan.
- An ITS architecture for Canada, and participation in developing international standards.
- A five-year research and development plan for industry-oriented projects.
- Co-funding of ITS deployment and integration projects.
- Support for ITS projects at international borders.
- Global leadership and support to advance the application and compatibility of ITS technologies.
- Partnership with ITS Canada to support development and deployment.

<i>Resources (\$000's)</i>	
2000-01	2001-02
1,500	1,500
500	
250	250
2,250	1,750

Intermediate (Behavioural) Outcomes

⇒ *USERS, OPERATORS, OGDs, TRANSPORTATION SECTOR, PUBLIC WILL –*

- use integrated transportation systems;
- develop and actively support integrated technologies;
- accept standards and architecture; and

- pursue opportunities to improve the system.
- ⇒ *SUPPLIERS WILL –*
- develop integrated systems and technologies; and
- accept international standards and Canadian architecture.

Ultimate Outcomes

- Smoother flow of traffic and improved mobility on congested corridors, while making them safer and more environmentally sustainable.
- Improved inter-modal transfers and processing of travellers and goods across international borders.
- Increased productivity by improving the efficiency and reliability of transport operations for users, service providers, system operators and regulators.

3. National Marine Policy

The *Canada Marine Act* (CMA), which implements the National Marine Policy, creates a national ports system comprising independently-managed **Canada Port Authorities** (CPAs). The act streamlines the regulatory regime for the new CPAs and dissolves the Canada Ports Corporation (targeted for spring 2000). During 1999, 17 of the 18 ports designated to become CPAs received their new status. In addition to the original 18 ports, the department also received applications for CPA status from two other ports — Belledune and Oshawa. It should be noted that both the Policy and the Programs and Divestiture business lines have mutually supportive roles in the implementation of the National Marine Policy respecting ports (see p. 26 for additional details on ports).

The CMA also allows for the commercialization of the **St. Lawrence Seaway**. Although the government continues to own the fixed assets, the Seaway is now being operated by the St. Lawrence Seaway Management Corporation (SLSMC), a not-for-profit private sector group. The corporation is required to meet negotiated cost targets and implement two per cent annual toll increases. The efficient operation of the Seaway will earn the corporation the right to implement future toll reductions to benefit all users.

The National Marine Policy also initiated measures to reduce the costs and increase the efficiency of **ferry operations** in eastern Canada. As a result of a 1999 review of ferry services to Newfoundland, an additional ferry vessel will be procured by Marine Atlantic Inc. to address pressure on the current fleet's capacity.

Direct Outputs

- Assessment of requests for supplementary Letters Patent on existing CPAs as well as requests for new CPA status.
- Monitoring and oversight of the viability of the national ports system.
- An evaluation framework to assess the performance of the new ports system relative to the goals of the CMA.
- Monitoring of the SLSMC against the management agreement signed with the corporation.
- Safeguarding of the Seaway's level of asset renewal.
- Monitoring of ferry service operations.
- Oversight of the procurement of an additional vessel by Marine Atlantic Inc.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- CPAs operating according to business principles (e.g. increased commercial orientation).

- SLSMC's efficient operation of the Seaway.

Ultimate Outcomes

- Reduced burden on the federal taxpayer for the operation of Canadian ports.
- Adequate, safe, efficient, competitive and environmentally-responsible national ports system.

4. Monitoring the Canadian Transportation System

Changes in the supply and demand of transportation services take place continuously in the marketplace. These changes affect the competitive environment in the transportation industry, both within and among modes. Competitive forces are also at play within the different sectors that use transportation services, driving the demand for those services and affecting their needs. When demand-needs shift, the performance of transportation firms is affected, both in the short and long terms.

From a policy perspective, it is important to monitor the numerous sources of change that affect the transportation system. Understanding the sources — their driving factors and effects on transportation — is instrumental in determining whether adjustments are needed in the policy and regulatory framework. Effective monitoring also requires information and analytical tools. As issues evolve, change or become more complex, information requirements must also be revisited to ensure that the information available remains relevant to the issues and challenges confronting transportation. Data processing systems are essential in an efficient monitoring regime; results of this monitoring must be detailed in the *Transportation in Canada Annual Report*.

Direct Outputs

- Development of commodity and sectoral profiles.
- Validation of transportation data (e.g. air transportation statistics and other transportation data systems).
- Regulations to collect data, while minimizing stakeholders' reporting burden.
- Transport Canada's *Transportation in Canada Annual Report*, as required under the CTA.
- Analytical support (e.g. Transportation Table on Climate Change, the review of the grain handling and transportation system, and the ground transportation strategy).
- Tracking of modal traffic activities (freight and passenger), energy consumption of transportation, stakeholders' financial results, and costs of each transportation mode.
- Monitoring of changes in the structure of modal activities (e.g. bankruptcies, mergers, acquisitions, new entries, public and private investment), and mapping of the transportation system and changes in usage (e.g. traffic density).
- Collection of information directly or through joint partnerships with other organizations (e.g. Statistics Canada).

<i>Resources (\$000's)</i>	
2000-01	2001-02
1,600	1,600
55	60
439	250
1,300	1,400
3,394	3,310

Intermediate (Behavioural) Outcomes

⇒ OGDs, OTHER GOVERNMENTS, USERS, CARRIERS, INFRASTRUCTURE OPERATORS –

- Awareness, understanding and acceptance of factors affecting the transportation system, and the identification of capacity issues and strategies.
- Improved understanding of the impact of government transport initiatives, policies and regulations on the transportation system.
- Application of transportation system changes by other countries.

Ultimate Outcomes

- Efficient, effective and competitive transportation system based on policy and program development, and economic analysis and information.

3.2 Programs and Divestiture Business Line

Business Line Objective

To reduce the burden on the federal taxpayer for the operation of Canadian ports and airports systems by transferring ownership and/or operations to local organizations, while ensuring the continued existence of adequate, safe, efficient and environmentally responsible systems.

Business Line Description

This business line plays a substantial stewardship role in addition to negotiating the divestiture of ports and airports. It operates sites until they are transferred, administers highway and bridge programs, carries out landlord functions for ports, airports, bridges and air navigation system sites, and manages the department's real property portfolio. On the environmental front, the line also provides leadership within the federal government and the transportation sector on sustainable transportation.

Planned Spending by Service Line				
Service Line (\$ thousands)	Forecast Spending 1999-2000 ¹	Planned Spending 2000-2001	Planned Spending 2001-2002	Planned Spending 2002-2003
Airports	(98,592)	(67,629)	(90,192)	(69,443)
Ports	43,283	79,611	29,109	2,603
Surface*	229,798	289,493	248,651	151,639
Environment	5,883	4,404	3,579	3,579
Total Planned Spending	180,373	305,879	191,147	88,378
* includes Crown corporation:				
Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	28,029	122,141	93,469	37,794
Full Time Equivalents	690	503	310	310

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year.

Our Operating Environment

As Transport Canada evolves from owner and operator of the transportation infrastructure to policy maker, regulator and landlord, other parties — divested airports and ports, other government departments and levels of government, the private sector and international organizations — will play an increasingly important role in meeting key results commitments. Through the Local Airport Authority (LAA) Lease Review, we are working in consultation with key stakeholders (e.g. Local/Canadian Airport Authorities, the Canadian Airports Council and the Air Transport Association of Canada) to **refine and build new relationships** in a post-divestiture environment. In our efforts to address the problem of climate change, we are working closely with the United Nations, the Organization of

Economic and Co-operative Development, European Ministers of Transport, and the International Civil Aviation Organization, to name a few.

An integral part of Transport Canada's **post-divestiture functions** is to monitor the performance and operations of individual entities — such as National Airport System airports or Canada Port Authorities — and their compliance with relevant divestiture or operating agreements. The department continues to play an important role in ensuring a competitive, efficient and effective transportation system. Ongoing monitoring and oversight activities may take several forms, including special periodic analyses (e.g. LAA Lease Review); the review of an entity's business plans; literature reviews; industry/customer surveys and feedback; and monitoring for business-like operations (demonstrated by annual general meetings, public consultations and public access to plans) and violations of relevant federal, provincial or local legislation.

The Programs and Divestiture business line faces a number of challenges outside its sphere of direct influence, and these may affect its ability to meet commitments. While airport divestitures are nearing completion, port divestitures are at their mid-way point. Both **divestiture programs** have been affected by the need to find willing partners and the need to address third-party interests, including First Nations' land claims and provincial positions. These will remain ongoing challenges for the department in general and the port divestiture program in particular.

Transportation activity has many effects on the environment, ranging from climate change and smog, to ozone depletion, all of which affect Canada's air, land and water. These factors also affect human health and quality of life. Transport Canada is committed to promoting **sustainable transportation** in Canada, and mitigating the environmental effects of transportation activities. However, efforts to advance sustainable transportation — through action on climate change or other fronts — are influenced by a number of factors, both at the domestic and international levels. Domestically, federal and provincial jurisdiction issues and the limits of Transport Canada's specific mandate must be taken into consideration. Internationally, Canada is affected by sources of pollution outside its boundaries, making it dependent on action by other countries and international bodies. Within these constraints and challenges, Transport Canada will continue to advance sustainable transportation in Canada. One of the primary instruments is the department's Sustainable Development Strategy (SDS). In December 2000, the department will table in Parliament its second SDS. It will consult with Canadians first, to gauge opinion in this regard. (See Section 4.2, starting on p. 50, for more details on the current SDS.)

Note: The Programs and Divestiture business line is developing a performance measurement system. It has taken the first step in this process by establishing the performance logic for all its key initiatives. Some examples of possible future performance measures have been provided in this section. As work proceeds, these examples may be discarded or refined.

What Are We Doing to Achieve our Key Results Commitments?

1. Airports

Under the 1994 **National Airports Policy (NAP)**, all Transport Canada airports — except those designated as remote — are to be transferred to local operators. A primary goal of this policy is to maintain an adequate National Airport System (NAS) while shifting decision-making to local operators who are best placed to match local requirements with

local economic realities. Of the 136 airports (excluding remote sites) originally owned, operated or subsidized by Transport Canada, 104 have been transferred (as of the end of December 1999). The largest and busiest airports — which make up the NAS — are being transferred to Canadian Airport Authorities by way of lease (the first four were transferred to Local Airport Authorities), while the smaller non-NAS airports are being offered for sale to local community interests. Some transfers are being delayed by third-party interests or the need to achieve financial self-sufficiency; however, it is still expected that all but the remote sites will be successfully divested by March 31, 2001.

The **Airports Capital Assistance Program (ACAP)** provides funding to eligible airports to assist them in financing capital work relating to safety, asset protection and cost reduction. A five-year evaluation of ACAP was completed during 1999-2000, confirming the continued need for the program in its current form.

In 1997, the department started a comprehensive lease review of the Vancouver, Calgary, Edmonton, and Montreal LAAs. The review examined issues such as financial viability, pricing practices, governance, environmental stewardship and safety. Public stakeholder consultations, analysis, and policy development were conducted. While the overall conclusion was that NAP is a great success and that the LAAs are running well, a number of policy issues did emerge. To address these issues, a comprehensive policy framework will be developed to govern the long-term relationship between Transport Canada and the NAS airports, post-transfer. Policy changes are aimed at improving transparency, airport authority pricing practices, and accountability. Final decisions will be made in spring 2000, with implementation to follow.

Direct Outputs

- Response to the challenges that are causing delays in the airports divestiture program.
- Transfer of the remaining airports within the prescribed time frame.
- Oversight of the National Airports System.
- Administration of lease agreements and monitoring of compliance.
- Management of ACAP through ongoing assessment and funding.
- Operation of remote airports and airports not yet transferred.

Performance measures may include:

- ✓ number of airports divested;
- ✓ number and cost of ACAP projects approved; and
- ✓ number and cost of airports operated.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Local operators operating in a business-like manner.
- Appropriate levels of service, as defined by the local community and local requirements.
- NAS airports and NAV CANADA compliance with lease agreements and government policy.

Performance measures may include:

- ✓ level of compliance; and
- ✓ industry/customer feedback and surveys.

Ultimate Outcomes

- Reduced burden on the federal taxpayer for the operation of Canadian airports.
- Adequate, safe, efficient and environmentally responsible national airports system.

Performance measures may include:

- ✓ level of compliance with legislation; and
- ✓ system oversight results.

2. Ports

A primary goal of the **National Marine Policy** is to maintain a national ports system while shifting decision-making to local operators who are best placed to match local requirements to local economic realities. It should be noted that both the Programs and Divestiture (P&D) and the Policy business lines have mutually supportive roles in the implementation of the National Marine Policy respecting ports (see p. 20 for additional details on ports). P&D has an active — though arms-length — role in many of the activities of the Canada Port Authorities (CPAs), including the evaluation and approval of real property transactions. Also, all regional/local ports — except those designated as remote — are to be transferred to local operators by the end of 2001-02. Of the 549 ports originally operated by Transport Canada, 357 have been transferred, demolished or had their public harbour status terminated (as of the end of December 1999). The department is pursuing individual transfers to local interests and block transfers to provincial governments. Some transfers continue to be delayed by the need to address third party interests (e.g. First Nations' land claims and provincial positions).

A \$125 million **Port Divestiture Fund** (see sidebar for definition) is in place to provide funding to facilitate the divestiture process. A \$40 million **Port Transfer Fund** (see sidebar for definition) is also in place to fund departmental activities in support of divestiture.

The *Port Divestiture Fund* assists interested parties in assuming the operation of regional/local ports by providing funds for pre-transfer feasibility studies, environmental clean-ups, and improvements to bring existing port property up to minimum safety or operating standards.

The *Port Transfer Fund* supports departmental activities necessary for divestiture, including administrative and legal costs, and environmental investigations and surveys.

Direct Outputs

- Response to the challenges that are hindering completion of regional/local port divestiture through proactive consultations and negotiations, where appropriate.
- Transfer of the remaining regional/local ports by the end of 2001-02.
- Administration of the Port Divestiture Fund and Port Transfer Fund.
- Monitoring of CPAs' compliance with Letters Patent and the CMA.
- Management and operation within budget levels of the public ports not yet transferred, and the 34 ports designated as remote sites.

Performance measures may include:

- ✓ number of ports divested;
- ✓ amount of PDF disbursements;
- ✓ adherence to internal service standards; and
- ✓ number and cost of ports operated.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- CPA compliance with Letters Patent and CMA.
- Local operators operating in a business-like manner.
- Appropriate levels of service as defined by the local community and local requirements.
- Acceptance by local interests of port ownership and responsibility.

Performance measures may include:

- ✓ level of compliance; and
- ✓ industry/customer feedback.

Ultimate Outcomes

- Reduced burden on the federal taxpayer for the operation of Canadian ports.
- Adequate, safe, efficient and environmentally responsible national ports system.

Performance measures may include:

- ✓ changes in budgetary allocations required to operate ports; and
- ✓ system oversight results.

3. Highways and Bridges

Highways. Transport Canada recognizes that highways are important to all Canadians. The mobility of people and goods across Canada is critical to our quality of life and to the continuing expansion of our economy. Transport Canada plays an important role in this area, through the program delivery of a series of federal-provincial cost-shared agreements designed to enhance the national highway system.

While most of the current highway funding programs are winding down, Transport Canada will contribute — through five agreements with three provinces — \$150 million toward provincial highway infrastructure projects in 2000-01. These agreements help provide provinces with the fiscal capacity to improve and upgrade their highway infrastructure. In the coming year, this will include, for example, a contribution of \$34 million to upgrade the Trans-Canada highway in Newfoundland, and \$58 million to improve New Brunswick's highway system. Through these agreements, the department ensures that all funded projects comply with applicable federal and provincial environmental assessment legislation. The department also chairs an Interdepartmental Highway Committee, which plays a co-ordinating role with other federal departments to identify new initiatives and to report on total federal government highway expenditures.

Bridges. In the coming years, Transport Canada will develop, with other federal departments, a proposed strategy to consolidate a number of federal bridge/highway structures. Transport Canada is currently contributing \$19 million over three years (starting in 1998-99) for the rehabilitation of the Victoria Bridge in Montreal, work which is being undertaken by CN Rail. Also, the department is providing for the monitoring and administration of the Confederation Bridge Operating Agreement.

Direct Outputs

- Administration of existing cost-shared highway funding agreements (e.g. negotiate changes, visit sites, ensure environmental legislation is applied).
- Administration and contribution to federal bridge programs, as demonstrated by the provision of funds to rehabilitate the Victoria Bridge in Montreal.

Performance measures may include:

- ✓ number of bridges being operated;
- ✓ cost of operating bridges; and
- ✓ cost and number of highway funding agreements.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Continued provincial highway infrastructure programs.
- Provincial compliance with funding agreements.
- Contractual compliance with operating agreements (e.g. management of Confederation Bridge).

Performance measures may include:

- ✓ level of compliance.

Ultimate Outcomes

- Adequate, safe, efficient and environmentally responsible surface transportation infrastructure for Canada.

Performance measures may include:
✓ system oversight results.

4. Sustainable Transportation

Promoting sustainable transportation is a shared responsibility among governments, industry and individual Canadians. Canadians are increasingly aware of the sustainable development challenges facing the transportation sector, and are looking to the federal government for leadership. Transport Canada is committed to promoting a sustainable transportation system for Canadians by integrating environmental considerations into its policies, programs and operations. Discussed below are some of the key activities being undertaken by the department in support of climate change, smog mitigation and contaminated sites management. These activities in turn support the commitments of Transport Canada's SDS.

(A) SUSTAINABLE DEVELOPMENT STRATEGY

Transport Canada will continue to implement its existing SDS, which contains 47 commitments under eight key challenges (see Section 4.2 on p. 50). The department is also preparing its second SDS in consultation with other federal departments, key stakeholders and the Canadian public, for tabling in Parliament in December 2000.

☐ Both our Sustainable Development Strategy and Environmental Management System Report are available in hard copy or on the Internet (see p. 68).

Direct Outputs

- Continued implementation of the 1997 SDS and reporting of accomplishments.
- Transport Canada's second SDS, to be tabled in Parliament in December 2000.
- Continued implementation of the Moving on Sustainable Transportation (MOST) Program.
- Continued implementation of an Environmental Management System (EMS) for internal departmental operations.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Integration of sustainable development issues into departmental policies, programs and operations.
- Better understanding in the transportation sector of sustainable transportation issues and actions.

Ultimate Outcomes

- A more environmentally sustainable transportation system for Canadians.

(B) CLIMATE CHANGE (see our SDS, Challenge 3, for more on climate change).

The federal government restated its commitment to the Kyoto targets in the 1999 Speech from the Throne. The transportation sector is the largest contributor of greenhouse gas emissions. Current forecasts estimate that transportation emissions could be 32 per cent above 1990 levels by 2010 (accounting for 25 per cent of Canada's total emissions). The department co-sponsored — with provincial and territorial transport departments — the Transportation Table on Climate Change, which was mandated to identify specific

measures to mitigate greenhouse gas emissions from Canada's transportation sector, and to prepare a report on options. In November, the Table submitted an Options Paper to Transport Ministers and to the National Climate Change Secretariat, thereby fulfilling the Table's mandate in assessing the costs, benefits and impacts of over 120 measures.

Over the course of the next year, the Options Paper will be integrated with the reports from 14 other Issues Tables, to be included as input to a draft national climate change strategy for consideration by Ministers of Environment and Energy, and, ultimately, First Ministers. Transport Canada will work with the provinces, territories and key stakeholders to contribute to the national climate change strategy.

Direct Outputs

- Consultations with transportation stakeholders on the Table's Options Paper, and preparation of a companion document to the Options Paper, which will be submitted to Ministers of Transport as part of the National Climate Change Process.
- Analysis of opportunities to reduce greenhouse gas emissions, and the regional impacts of these opportunities.
- Contribution to the development and implementation of a national strategy on climate change.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Improved data collection pertaining to transportation systems in Canada.
- Better understanding of opportunities to reduce greenhouse gas emissions in the transportation sector.

Ultimate Outcomes

- Reduction of greenhouse gas emissions within the transportation sector, to support Canada's national target of six per cent below 1990 levels.

(C) AIR POLLUTION (our SDS, Challenge 3, for information on the Smog Management Plan)

Surveys indicate that Canadians are increasingly concerned about the impact of air quality on their health and quality of life. Transportation sources contribute significantly to the problem of air pollution. In an effort to improve Canada's air quality, Transport Canada is working with other federal departments to draft Phase 3 of the Federal Smog Management Plan, which will represent the government's implementation plan to meet Canada-wide standards on particulate matter and ozone.

Direct Outputs

- Amendment to the Canada-U.S. Air Quality Agreement to address ozone.
- Implementation of commitments in the Federal Smog Management Plan through initiatives such as co-sponsoring vehicle emission inspection clinics and monitoring air at Canadian airports (in partnership with airport authorities).

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Increased awareness of air pollution and its effects through promotion of best practices for air quality management.
- Reduced air emissions from the transportation sector.

Ultimate Outcomes

- Reduced impact of air emissions from the transportation sector.
- Improved air quality for Canadians.

(D) ENVIRONMENTAL ASSESSMENT

As part of the five-year review of the *Canadian Environmental Assessment Act* (CEAA), Transport Canada is working with the Canadian Environmental Assessment Agency, other federal departments, and stakeholders to determine the appropriate environmental assessment regime for projects on federal lands being leased to other parties. This would also include projects at airports, ports and St. Lawrence Seaway lands, which are currently not subject to CEAA.

Direct Outputs

- Recommendations for proposed CEAA amendments.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Increased understanding and awareness — on the part of airport and port authorities, and the St. Lawrence Seaway Management Corporation — of the federal environmental assessment requirements on land leased to them.

Ultimate Outcomes

- Prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities.
- Reduced impact from the transportation sector on Canada's environment.

(E) ENVIRONMENTAL REMEDIATION

In fulfilling its commitment to stewardship and environmental awareness, Transport Canada is working to mitigate and prevent environmental damage from transportation activities. This includes conducting environmental assessments, and identifying and managing contamination on property owned, or once owned, by Transport Canada.

Direct Outputs

- Monitoring of land remediation to be carried out at 11 sites sold or assigned to NAV CANADA and the development of action plans to conduct site remediation at 140 leased sites. The work is estimated to cost \$10 million over five years.
- Continued remediation work at the Gloucester Landfill at an approximate annual cost of \$800,000.
- A program framework to implement policies and management approaches concerning contaminated sites.
- A national contaminated sites database.
- Recommendations for proposed CEAA amendments.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Better informed decision makers.
- Identification and management of all contaminated properties by 2003.

Ultimate Outcomes

- Prevention and mitigation of environmental damage from transportation activities.
- Reduced impact from the transportation sector on Canada's environment.

3.3 Safety and Security Business Line

Business Line Objective

To promote the safety and security of the national transportation system.

Business Line Description

This business line develops national legislation, regulations and standards, and carries out monitoring, testing, inspection, enforcement, education, and research and development activities to promote safety and security in all transportation modes. It also develops emergency preparedness plans, ensures the security of persons working in restricted areas of airports, and delivers aircraft services to government and to other transportation bodies.

Planned Spending by Service Line				
Service Line (\$ thousands)	Forecast Spending 1999-2000 ¹	Planned Spending 2000-2001	Planned Spending 2001-2002	Planned Spending 2002-2003
Multi-modal Safety	9,068	12,101	12,047	12,047
Aviation Safety	124,906	124,281	123,605	123,593
Marine Safety	34,414	32,123	30,561	30,448
Rail Safety	20,695	20,848	20,849	20,849
Transport Dangerous Goods	10,605	10,419	10,419	10,419
Road Safety	23,242	23,797	27,047	27,047
Research and Development	7,921	7,032	7,032	7,032
Security and Emergency Preparedness	11,068	19,796	9,796	9,796
Aircraft Services	21,914	32,902	25,876	23,561
Total Planned Spending	263,832	283,299	267,231	264,791
Full Time Equivalents	2,756	2,699	2,695	2,695

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year.

Our Operating Environment

Continued **globalization** has a significant impact on this business line. The increasing convergence and harmonization of transportation rules, standards and regulations require a full appreciation of their implications for Canada's domestic transportation regulatory framework. We must also seize opportunities to influence and participate in international initiatives and collaborative undertakings.

The continuous and rapid advances in information **technology**, technological innovations and scientific information on human factors have added further challenges to the evolving regulatory oversight role of this business line. There is an ongoing need to modernize

legislation and explore innovative alternatives to regulations to address these changes. These rapid changes also require that our inspectors be provided with up-to-date information, equipment, tools, skills and training to function in a knowledge-based society.

Demographically, the department must address the needs arising from a maturing population and from an environment of continued growth in transportation-related activities. Within industry, there is ongoing restructuring, mergers and other corporate changes to help maximize the benefits flowing from increased economic growth and markets in transportation. Regulatory regimes must be sufficiently flexible and adaptable to maintain and improve safety levels while supporting these growth opportunities. While **external stakeholders** (see sidebar for definition) have wide-ranging interests, there is a commonality among them — growing activism, scrutiny of the department's actions and demands for inclusion and accountability.

"External stakeholder" is defined as any individual or group having an interest in the transportation sector. This can include the public, industry, labour, and special interest or citizen groups.

Consultation will continue to be a critical component of our major initiatives.

Success within the Safety and Security business line rests heavily on the subject matter expertise of its workforce. We are challenged with an aging workforce, where many of our most experienced staff are close to retirement, and by the attractive opportunities available in the private sector for similar types of workers. To maintain our safety and oversight role, the business line has embarked on a **recruiting** campaign focused on core competencies, and a retention strategy premised on continuous learning and development (see p. 44 for details on our Recruitment and Retention initiative).

What Are We Doing to Achieve our Key Results Commitments?

1. Regulatory Reform

Within the federal government, Transport Canada is one of the most active regulators; the department is involved in 54 acts with primary or shared responsibility, 20 transportation-related acts, and over 600 regulations with thousands of sections and numerous incorporated documents. The majority of these instruments are administered by the Safety and Security business line, which is striving to "regulate smarter" by modernizing, streamlining and improving the regulatory process. This will be achieved by evaluating and choosing the best regulatory and compliance tools, harmonizing regulations and, in the long term, developing a strong **safety culture** (see sidebar for definition). (see Section 4.1 for details on specific legislative and regulatory initiatives.)

Culture is a learned and shared way of thinking and acting within a society. Some key components of a strong **safety culture** include:

- ⇒ industry and other interested parties implementing systems and programs to encourage the adoption and reinforcement of safe practices;
- ⇒ adopting common measures of safety performance; and
- ⇒ using broader systematic and constructive consultation and feedback.

■ The Safety and Security Strategic Plan contains more information on safety culture and is available on our web site (see p. 68).

Direct Outputs

- Modernized transportation legislation through simplified structure and language; new administrative-based enforcement tools; improved or alternative dispute resolution and review mechanisms; and a recognition of the roles and responsibilities of the people we regulate in developing a strong safety culture. (To be demonstrated by the new multi-modal Transportation Appeal Tribunal of Canada Act, and amendments to the *Canada Shipping Act* and *Motor Vehicle Transport Act*.)
- Improved process for developing regulations, with a particular emphasis on exploring opportunities for broader consultations, as was already done with the Transportation of Dangerous Goods (TDG) Regulations (see sidebar). (To be demonstrated by a comprehensive review of the *Aeronautics Act* that will recommend improvements and changes to the legislative framework.)
- Alternative — and less prescriptive — regulations to provide greater flexibility to the people we regulate, while maintaining or improving levels of safety. (To be demonstrated by the development of Safety Management Systems Regulations for rail, and standards and guidelines as part of the *Canada Shipping Act* reform.)
- Harmonized regulations, policies and standards — particularly at the international level — to promote consistent and high safety and security standards. (To be demonstrated by the development of a common aviation security framework for North America — through the North American Aviation Trilateral — to incorporate policies and standards for screening, security equipment, training, weapons detection, incident management, access, and cargo security; the Standard on Training Certification and Watchkeeping — to be introduced in 2002 — to certify and recognize seafarers with standardized accreditation; and amendments to the TDG regulations.)
- Consistent, appropriate and cost-effective intervention where action is warranted.

The development of the TDG "clear language" regulations is an example of our efforts to ensure wide-reaching consultation. The department held ongoing consultations with the Minister's Advisory Council, the Federal-Provincial Task Force, international agencies, key trading partners, police forces, municipalities, and unions. Public meetings were also held with interested stakeholders, and professional and industry associations. Some of the results were:

- ⇒ over 5,000 copies of the draft regulations were disseminated, of which 2,000 copies were accessed via the Internet;
- ⇒ numerous articles were published in the TDG Newsletter, which has 25,000 readers; and
- ⇒ almost 2,000 comments were received.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Improved stakeholder awareness and acceptance of regulatory measures through wide-reaching consultation and communication (e.g. publications, videos and the Internet).
- Stakeholder acceptance of consistent and high standards of safety and security.
- Industry adoption of a strong safety culture.
- Increased compliance by the industries and people we regulate.
- Increased industry ability to accommodate the evolution of safety technology.
- Improved international trade through harmonized safety and security regulations, policies and high standards.

Ultimate Outcomes

- Safe and secure national and international transportation system.
- Competitive, efficient and effective transportation system.

2. Safety and Regulatory Oversight of Devolved Entities

Many key legislative, consultative and organizational mechanisms have been put in place to oversee the various entities whose functions were once part of Transport Canada: the Motor Vehicle Test Centre, which has been a government-owned, contractor-operated facility since 1996; the Department of Fisheries and Oceans (DFO) which has had responsibility for the Canadian Coast Guard since 1995; NAV CANADA which now has responsibility for air navigation services; and the Air Transport Security Corporation, which has responsibility for airport security. The department continues to refine and conclude its safety oversight relationships and agreements with these entities.

Direct Outputs

- A new contract by June 2001 for the Motor Vehicle Test Centre, to clearly define the roles and responsibilities of both parties.
- Agreements with DFO relating to the delivery, monitoring and reporting of various safety services on behalf of Transport Canada (e.g. inspection of marine radio telecommunication/facility equipment).
- Consistent, standardized and widely available private sector inspection services. (To be demonstrated by agreements with private sector organizations — such as marine classification societies — for inspection services delegated to them, and improved use of departmental personnel on higher risk areas.)
- Joint management and promotion of good security practices — through the Canadian Aviation Security Awareness Advisory Committee — with the Air Transport Security Corporation, Air Transportation Association of Canada, the Canadian Airports Council and NAV CANADA.
- New safety regulations, standards and policies relating to aerodromes, airports and air navigation services, in line with the Canadian Aviation Regulations.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Ability and willingness of devolved entities to effectively deliver safety services on behalf of Transport Canada.
- Adoption by devolved entities of a strong safety culture.
- Devolved aviation entities' improved awareness and acceptance of, and compliance with, safety and security regulations, standards, policies and procedures.

Ultimate Outcomes

- Safe and secure national transportation system.
- Competitive, efficient and effective transportation system.

3. Effective Intervention – Inspection and Monitoring Program

There are approximately 1,400 inspectors within the Safety and Security business line, representing nearly 50 per cent of its workforce. The department's inspectors are critical to the delivery of Transport Canada's mandate since it is the group that inspects and monitors the regulatory compliance of the transportation industry. To this end, the department continues to explore and promote the most appropriate forms of intervention to achieve compliance. For example, the department is moving from an exclusively hands-on, transaction-based compliance and enforcement approach to one of monitoring, audit and consultation. This will allow the inspectors to assist the transportation industry in finding better ways to comply with regulations and build a strong safety culture.

Direct Outputs

- Monitoring of manufacturers' self-certification processes of motor vehicles and equipment.
- Investigation of safety-related vehicle and equipment defects that may lead to potential recalls.
- Security compliance monitoring adjustments, with increased focus on the use of risk management, testing, and concentrated compliance campaigns for a more effective and efficient use of security resources.
- National training programs for departmental personnel involved in marine and rail safety, and for external and departmental personnel involved in emergency and security preparedness.
- Aviation regulatory inspections, audits and pro-active enforcement actions, such as publishing the names of corporate offenders.
- Streamlined certification process for aeronautical products. (To be demonstrated by the timely award of Canadian certificates.)
- Evaluation of the safety oversight program for commercial and business aviation, and identification of opportunities for alternative program delivery and more efficient resource utilization.
- Foreign ship inspections (port state control) and intervention where necessary, and targeted monitoring on small passenger ships to assess the impact of relaxed inspections on these vessels.
- Application of risk management concepts to allow inspectors to focus on problem areas.

APPROXIMATE REACH:

- ⇒ over 30 federally regulated railways and 200,000 Canadian locomotives, freight and passenger cars and equipment units
- ⇒ 3,500 vehicle manufacturers and importers
- ⇒ 40,000 inspection points pertaining to the transportation of dangerous goods
- ⇒ 47,000 registered ships
- ⇒ 7,000 aerodrome facilities and 1,000 aeronautical product organizations
- ⇒ 2,000 commercial and corporate (domestic and foreign) air carriers

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Vehicle manufacturers' willingness to design and construct safer motor vehicles and equipment to minimize the risk associated with their use.
- Improved industry awareness and acceptance of safety regulations, standards, policies and procedures.
- Industry compliance with regulatory instruments.
- Improved awareness of emergency and security preparedness roles and responsibilities.
- National consistency in the application of regulations.
- Client satisfaction with the service delivery process for the certification of aeronautical products.

Ultimate Outcomes

- Safe and secure national transportation system.

4. Safety Management Systems

Safety management systems (SMS) ensure that safety is given management time and corporate resources, and is subject to performance measurement and monitoring. It is anticipated that increased management attention to safety — coupled with an enhanced safety culture within the industry — will reduce public and employee fatalities and injuries, reduce property damage resulting from accidents, and reduce the impact of accidents on

the environment. SMS will also enable industry to demonstrate in a concrete and visible manner its commitment to the safety of employees, customers and the public, and will help industry comply with regulatory requirements.

Direct Outputs

- A Rail Safety Management Systems framework, and regulations that will address performance indicators and safety goals, risk assessment, responsibilities and authorities, and monitoring, evaluation, and auditing processes.
- A Marine Quality Assurance Program and implementation plan to monitor and audit statutory safety functions that have been delegated to private sector organizations, and the elimination of duplicated services.
- A feasibility study on self-regulation for business aviation.
- A safety framework for aviation safety in Canada through the Flight 2005 initiative (see pg. 39 for details on this initiative and related SMS results).

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Availability of rail industry safety performance data based on SMS.
- Adoption by the rail industry of safe practices.
- Consistent and effective marine program delivery.
- Adoption by industry of SMS.
- Recognition of the shared roles and responsibilities of the people we regulate and their ability to develop a strong safety culture.

Ultimate Outcomes

- Safe and secure national transportation system.
- Competitive, efficient and effective transportation system.

5. Security and Emergency Plans and Technologies

Direct Outputs

- A National All Hazards Plan to ensure the provision of national transportation services and resources in emergency circumstances.
- A departmental Emergency Preparedness Exercise Plan to harmonize and co-ordinate the annual emergency response exercise activities of all modes.
- Modal co-ordination and inter-operability during emergency response circumstances, and maximum value and benefit from available emergency response resources.
- A policy framework and implementation plan for industry deployment of explosives detection technology at Canadian airports.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Increased levels of awareness and co-operation in the transportation emergency response community.
- Enhanced industry awareness of new security technology requirements and benefits.

Ultimate Outcomes

- Safe and secure national transportation system.

6. Research and Development

Direct Outputs

- Modal and cross-modal research and development projects aimed at improving the safety, security, energy efficiency, and accessibility of the Canadian transportation system, while protecting the environment.
- Enhancement of the department's technological capability to meet its strategic objectives and to promote innovation in transportation.
- Intelligence gathering and advice related to the impacts of technology on critical transportation issues.

SOME R&D INITIATIVES:

- ⇒ Fatigue management technology aids
- ⇒ Human factors requirement study for trace explosive detection system
- ⇒ Generic tests for accessible vehicle conversions
- ⇒ Laser detection prototype evaluation
- ⇒ Contaminated runway performance analysis
- ⇒ On-site collision data collection system
- ⇒ Electric vehicle operational evaluation

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Willingness by partners (e.g. other government departments, provinces, international agencies and academia) to collaborate on transportation innovation for the public good.
- Adoption of new technologies, practices and processes by sector participants.

Ultimate Outcomes

- A safe and secure national transportation system.
- A competitive, efficient and effective transportation system.

7. Aircraft Services

Transport Canada provides — on a cost-recovery basis — aircraft, aircraft maintenance and modifications, and training services in support of its operations and selected programs of other federal government departments and agencies, including NAV CANADA.

Direct Outputs

- Maintenance of the fixed and rotary wing fleets in compliance with airworthiness standards.
- On-time provision of aircraft for client use.
- Policies and operating directives controlling flight operations to ensure the safe and efficient operation of all Transport Canada aircraft.
- A national training program for all pilots flying Transport Canada aircraft.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Client satisfaction with levels of service and safety.
- Increased pilot knowledge and capability from training courses.

Ultimate Outcomes

- A highly skilled and professional pilot complement.
- Efficient and effective aircraft services to support departmental and other client operations that contribute to a safe transportation system.

8. Key Safety Initiatives

(A) ROAD SAFETY VISION 2001

Through wide-reaching public-private partnerships, the department continues to make progress towards its vision of making Canada's roads the safest in the world.

Direct Outputs

- An ongoing campaign to promote the use of appropriate restraint systems for children.
- Surveys to determine rates of impaired driving and seat belt use.
- Implementation of the new National Safety Code standard for commercial vehicle safety ratings.
- Research on advanced air bags and side-impact protection, performance of anti-lock brake systems, and safety of on-board intelligent transportation systems.
- Evaluation of air bag performance in both frontal and side-impact collisions.
- Proposed regulations – based on research findings – on advanced air bag protection, side impact protection, and lower anchorage for child restraints.
- Finalized regulations on classifications for low-speed vehicles and power-assisted bicycles, incomplete vehicle requirements, and alternative fuel standards.
- Partnerships with provinces to enhance and improve programs on a national basis.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Increased public awareness and knowledge of road safety, as demonstrated by proper use of restraints.
- Adoption of safe practices by the transportation industry and users, as measured by post-audit ratings of carrier safety performance.
- Compliance by manufacturers of motor vehicles and equipment. (To be demonstrated by a combination of selective inspection and testing of representative samples, and a targeted review of manufacturers' own certification test records.)
- Collaboration among all levels of government and industry. (To be demonstrated by enhanced provincial impaired driving programs; consistent provincial implementation of the National Safety Code's safety ratings; safer motor vehicle and equipment design and construction by industry; and improved and consistent collision data gathering.)
- Collaborative research to improve motor vehicle safety technology.
- Voluntary adoption by industry and transportation users of a strong safety culture.

Ultimate Outcomes

- Canada's roads are the safest in the world.

☎ Call our toll-free number — 1-800-333-0371 — for information on air bag deactivation. You can also visit our web site for information on vehicle recalls (see p. 68).

(B) RAIL SAFETY DIRECTION 2006

Through wide-reaching public-private partnerships, the department continues to make progress toward a 50 per cent reduction in the number of highway/railway grade crossing collisions and trespassing incidents, through activities in seven key areas: education, enforcement, engineering, research, legislation, resources, and communication.

APPROXIMATE REACH:

- ⇒ 15,500 passive public crossings
- ⇒ 7,200 automated public crossings
- ⇒ 28,500 passive private and farm crossings

Direct Outputs


- Education and enforcement through programs such as Officer on the Train, Selective Trespass and Traffic Enforcement, and Operation Impact.
- Education and awareness programs for school children in grades four to six, ATV owners, emergency services personnel, and residents of "high-risk" trespass locations.
- Funding to the Railway Association of Canada for the preparation of promotional materials related to Direction 2006 such as safety videos for high-risk audiences; and the implementation of the Community Trespass Prevention Program to a wider audience, based on the positive-feedback of the BC Rail and CN/CP Police Pilot Project.
- Funding through the Grade Crossing Improvement Program to improve the infrastructure at highway/railway grade crossings, which will lead to the reduced probability of crossing accidents.
- Partnerships with provinces and municipalities, railway companies and their unions, law enforcement agencies, and other safety and public service organizations.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Increased public awareness and involvement in eradicating the problem of trespassers on railway property.
- Reduced probability and severity of crossing accidents through improvements to crossings.
- Industry's adoption of a safety culture.
- Enhanced understanding of the technological, operational and human factors involved in highway/railway grade crossing collisions and trespassing incidents.

Ultimate Outcomes

- A 50 per cent reduction in the number of highway/railway grade crossing collisions and trespassing incidents on railway property by the year 2006 (from base year of 1995).

 Information on Direction 2006 is on our web site at [<http://www.direction2006.com>].

(C) FLIGHT 2005 – A CIVIL AVIATION SAFETY FRAMEWORK FOR Canada

Direct Outputs

- An aviation safety framework for meeting specified safety targets.
- Proposed regulatory amendments to initiate the implementation of safety management principles. (Notices of proposed amendments will be tabled at the Canadian Aviation Regulation Advisory Council.)
- Participation at seminars, workshops and symposia to enhance the awareness of the role of human factors in the maintenance of effective safety programs.
- Fully structured and integrated commercial pilot training programs.

APPROXIMATE REACH:

- ⇒ 2,000 aircraft operators (domestic and foreign)
- ⇒ 7,000 aerodrome facilities
- ⇒ 135 air navigation systems facilities
- ⇒ 10,000 aircraft maintenance engineers
- ⇒ 1,000 aeronautical product design and manufacturing organizations
- ⇒ 76,000 aviation licence holders — 41,000 private and 11,000 commercial pilots, as well as others

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Improved ability to identify areas where safety interventions are most needed.
- Increased understanding and acceptance of safety management concepts and principles.
- Implementation by industry of safety management plans and enhanced safety programs.
- Enhanced awareness of human factors and safety management systems throughout the civil aviation community.
- Enhanced pilot skills and competencies in the aviation industry.

Ultimate Outcomes

- Continued improvement on the existing high levels of aviation safety.
- High level of public confidence in the civil aviation program.

3.4 Departmental Administration Business Line

Business Line Objective

To provide efficient and effective support services — financial, administrative, information management/information technology, human resources, communications, legal, and executive — that respond to departmental needs.

Business Line Description

This business line establishes the department's administrative accountability framework, and supports the department's other business lines by providing the essential services described above.

Planned Spending by Service Line				
Service Line (\$ thousands)	Forecast Spending 1999-2000 ¹	Planned Spending 2000-2001	Planned Spending 2001-2002	Planned Spending 2002-2003
Corporate Services	82,064	67,963	68,709	69,068
Corporate Management	11,398	12,157	12,157	12,157
Total Planned Spending	93,461	80,120	80,867	81,226
Full Time Equivalents	854	676	672	674

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year.

Our Operating Environment

The department is implementing a new business planning process designed to facilitate decision-making at every level. Over the next few years, greater emphasis will be put on the development and use of performance measures, and on linking business planning with the government's new performance management program to ensure clear accountability for results. There will also be a better linking of resource allocation — people, money and infrastructure — to departmental objectives.

Within the Departmental Administration business line, the Corporate Services group is developing its own strategic plan and resource strategy, with a view to providing better services to its clients, developing a capability to measure performance and results, and to optimizing the allocation and utilization of limited resources. The demand from Parliament and the public for demonstrated value of services is, in part, a driving factor in the group's planning efforts and development of management systems for modernized comptrollership. At the same time, resource constraints present a challenge in our ability to meet planning and management needs. Many government initiatives are creating a dramatic workload increase for this business line, particularly within Corporate Services, including:

- the restructuring of the airline industry and the introduction of new Access to Information and Privacy legislation; and
- the responsibilities passed on to the department by the government and central agencies, such as modernized comptrollership, the Financial Information Strategy

(FIS), reforms in staffing and labour relations, the Universal Classification System, and a return to collective bargaining.

Program Review created a number of challenges pertaining to the **finance and administration** function, particularly to its ability to manage the reduction in departmental resources while ensuring the availability of funds required to deliver current programs and support priority transportation strategies. Delays in the implementation of some Program Review initiatives — such as the divestiture of ports and the sale of grain hopper cars — have meant that associated workload reductions have not occurred as originally expected. The move to FIS is presenting other challenges, such as training financial staff and departmental managers, building system interfaces, and creating a change in the way managers think about budgeting and investments. There is also an increasingly high demand for economic analyses relating to divestiture programs, lease issues, bridge and highway infrastructures, and sustainable development policies.

Information management/information technology (IM/IT) presents many challenges and opportunities. The strategic management of IM/IT is an integral part of all departmental activities, and there is a growing requirement to increase our capacity to provide electronic information and services to stakeholders and to the public. There is also a requirement to develop new technological capabilities that serve the department's day-to-day information requirements. In addressing these challenges, it is imperative that we increase managers' awareness of the role and costs of technology, and of the benefits of an integrated and strategic approach. It is also imperative that the evolution of IM/IT remains in synch with government initiatives, such as Government-on-Line.

From a **human resources** perspective, the ever-evolving complexity of new systems and policies create the need for employees to continuously expand and upgrade their skill sets. Competition from the private sector and other government departments for qualified employees — particularly for regulatory inspectors, technology specialists and financial officers — poses a challenge in recruitment and retention. The Corporate Services group is currently using considerable resources to address the department's urgent need to recruit and retain regulatory inspectors. Also, departmental initiatives are underway with employees and management to address the major concerns identified in the 1999 Public Service Employee Survey.

What Are We Doing to Achieve our Key Results Commitments?

1. Financial Information Strategy (FIS)

The move to FIS will enable better performance measurement, and allow departmental managers to base their decision-making on better information.

Direct Outputs

- Implementation of full accrual accounting by April 1, 2001.
- Appropriate measures to address the impact of FIS on managers, the department's current business practices, and the configuration of its financial and materiel management system.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Managers' acceptance and understanding of the information benefits to be derived from new FIS-related guidelines and procedures, which are based on accrual accounting principles.

Ultimate Outcomes

- Efficient and effective decision-making based on timely and useful information.

2. Work Force Renewal

Direct Outputs

- A human resources planning framework to support the management of a skilled and diverse departmental workforce; this includes the development and analysis of demographic information and trends for succession planning purposes.
- Implementation of staffing reform, the Universal Classification System, and competency-based management.
- Response to the needs identified in the Public Service Employee Survey and the need for management training, people management skills and leadership training.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Continuous learning environment.
- Rejuvenated departmental workforce.
- Highly-skilled and representative workforce.

Ultimate Outcomes

- Challenging, supportive and inclusive work environment that is free of systemic barriers.
- Transport Canada as an employer of choice.

3. Information Management / Information Technology

Direct Outputs

- Alignment of the IM/IT planning process with the business planning process.
- A strategic IM/IT plan (with a 3-5 year horizon) to map out substantial operational outputs, such as system changes and self-service, and incorporating the Treasury Board Enhanced Management Framework (EMF).
- An Application Management Framework to help the department better manage the full application life-cycle (e.g. define, develop, implement, support, maintain and decommission).
- Application of business case analyses to support all significant IM/IT investment proposals.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Managers' awareness of IM/IT's value in enabling and improving program delivery.
- Managers' awareness of industry direction, and products, services, policies, guidelines and standards in place governing IM/IT at Transport Canada.
- Managers' collaboration on IM/IT initiatives.
- Increased departmental collaboration with other government departments, central agencies and industry on common IM/IT initiatives.
- Managers' willingness to pursue e-services opportunities to enhance program delivery.

Ultimate Outcomes

- Effective and efficient program delivery through strategic IM/IT investments and optimum e-service opportunities.
- Maximum use of departmental resources.

- Transport Canada's delivery of services in line with Government On-Line / Service Canada initiatives.

4. Recruitment and Retention

As part of the recruitment and retention strategy to address the shortage of regulatory inspectors, the department has launched a recruitment campaign, targeting aviation and marine inspectors and engineers.

Direct Outputs

- Improved advertising of job opportunities and developmental assignments.
- Updated training courses and establishment of on-the-job training requirements.
- Automated inventory of candidates, providing more timely access to qualified applicants.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Increased recruitment (placement) rates and decreased attrition within the regulatory inspector community.
- Enhanced representation of employment equity designated groups.
- Increased departmental capacity to meet its regulatory mandate.

Ultimate Outcomes

- A highly-skilled, professional and representative workforce that is recognized and respected by the transportation industry.
- Public confidence and stakeholder satisfaction with levels of service and safety.

5. Cost Recovery Policy

The development of a cost recovery policy will provide industry with information about the department's longer-term cost-recovery plans and service standards related to areas of current or proposed cost recovery. Challenges posed by cost recovery include concerns over the possible effects on competitiveness within parts of the transportation system, particularly as user-pay levels increase as a result of other cost recovery efforts elsewhere in government. There are also varying levels of cost recovery across the department, which makes it difficult to employ a blanket approach for developing a departmental cost recovery policy.

Direct Outputs

- New and clearly defined policies for cost recovery in each transportation mode where Transport Canada services may be provided in the future.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Stakeholder awareness of the department's cost recovery policy and guiding principles.

Ultimate Outcomes

- Enhanced efficiency in the transportation sector as stakeholders base their decisions on a full understanding of the cost of services provided. This will likely lead to stakeholders assuming a greater responsibility for the provision of transportation services.

4.0 Horizontal Initiatives

4.1 Major Legislative and Regulatory Initiatives

Initiative	Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes	Ultimate Outcomes
Complete the reform of the <i>Canada Shipping Act</i> .	<ul style="list-style-type: none"> • Delegation of inspection activities to independent agencies (e.g. classification societies) with responsibilities for marine safety quality assurance. • Modern legislation and clear delineation of ministerial responsibilities. 	<ul style="list-style-type: none"> • Enhanced enforcement scheme to increase the level and rate of compliance. 	<ul style="list-style-type: none"> • A safe, secure and economically viable national marine transportation system.
Pursuant to the <i>Motor Vehicle Safety Act</i> : <ol style="list-style-type: none"> 1. Introduce proposed regulations on advanced air bag protection, side-impact protection and lower anchorages for child restraints. 2. Finalize regulations on low-speed vehicle and power-assisted bicycle classifications, incomplete vehicle requirements, and alternative fuel standards. 	<ul style="list-style-type: none"> • Compliance testing and enforcement activities. 	<ul style="list-style-type: none"> • Manufacturer improvements in design and construction of motor vehicles with higher levels of collision avoidance and crash-worthiness capability. 	<ul style="list-style-type: none"> • A reduction in injuries and fatalities resulting from motor vehicle use, leading to Canada having the safest roads in the world.

Legislative and Regulatory Initiatives (continued)

Initiative	Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes	Ultimate Outcomes
Amend the <i>Motor Vehicle Transport Act, 1987</i> to provide a national framework for provincial regulation of extra-provincial motor carrier (truck and bus) operators, focused on carrier safety performance. The amendments will make reference — at a national level — to carrier performance standards developed by the federal and provincial governments and industry through a formal consultative process under the auspices of the Canadian Council of Motor Transport Administrators.	<ul style="list-style-type: none"> • A national framework for carrier safety performance, including collaboratively developed standards. 	<ul style="list-style-type: none"> • Consistent and comprehensive provincial application of the National Safety Code Standard 14 — Safety Ratings. 	<ul style="list-style-type: none"> • A reduction in injuries and fatalities resulting from the involvement of extra-provincial carriers. • Canada's roads are the safest in the world.
Introduce the proposed <i>Transportation Appeal Tribunal of Canada Act</i> , which will continue the Civil Aviation Tribunal as a multi-modal transportation tribunal reviewing the actions taken under several pieces of transportation legislation.	<ul style="list-style-type: none"> • Defined jurisdiction of the tribunal and identification of the actions subject to tribunal review. • Amendments to the <i>Railway Safety Act</i>, <i>Aeronautics Act</i>, <i>Marine Transportation Security Act</i>, and the <i>Canada Shipping Act</i>. 	<ul style="list-style-type: none"> • Increased consistency in the treatment of those we regulate. 	<ul style="list-style-type: none"> • A safe and secure national transportation system.

Legislative and Regulatory Initiatives (continued)

Initiative	Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes	Ultimate Outcomes
<p>Introduce the proposed Airline Restructuring Act — including revisions to the <i>Canada Transportation Act</i>, the <i>Air Canada Public Participation Act</i> and the <i>Competition Act</i> — to ensure that the restructuring of Canada's airlines is accomplished in an orderly fashion with the least possible disruption to communities, the travelling public and airline employees, while maintaining a competitive market place and a viable airline industry. The legislation will address the concerns and recommendations provided by the Standing Committee on Transport and the Standing Senate Committee on Transport and Communications during their hearings into airline restructuring in November 1999. (Bill C-26 was introduced in the House on February 17, 2000.)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • A communications and consultation strategy to keep stakeholders informed during the legislative process. • Consultations with the Canadian Transportation Agency and the Competition Bureau. • A liberalized regime to allocate international routes to Canadian air carriers. • Conditions that reduce barriers to new entry and foster competition. 	<ul style="list-style-type: none"> • Increased stakeholder awareness, understanding and acceptance of changes. • Existing and new operators encouraged to expand into new markets. 	<ul style="list-style-type: none"> • A safe and healthy Canadian airline industry, controlled by Canadians for Canadians. • The capability to compete with the biggest and best airlines in the world while providing an acceptable service level to all points in Canada at fair prices.
<p>Introduce by June 2000 the proposed Grain Transportation Act, including amendments to the <i>Canada Transportation Act</i> and possibly the <i>Canadian Wheat Board Act</i>, to ensure that the grain handling system promotes accountability, competition and efficiency.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • A communications and consultation strategy to keep stakeholders informed during the legislative process. • Consultations with Agriculture and Agri-Food Canada. • A framework for a grain handling transportation system that promotes accountability, competition and efficiency. 	<ul style="list-style-type: none"> • Increased stakeholder awareness, understanding and acceptance of changes. • Implementation by grain industry stakeholders of needed changes to their roles, business practices and informal institutions. 	<ul style="list-style-type: none"> • A commercial, contract-based grain handling and transportation system that meets the needs of Canadians.

Legislative and Regulatory Initiatives (continued)

Initiative	Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes	Ultimate Outcomes
Introduce a new Marine Liability Act to consolidate existing marine liability regimes into a single act, and retroactively validate certain by-laws made under the <i>Canada Ports Corporation Act</i> and regulations made under the <i>Pilotage Act</i> .	<ul style="list-style-type: none"> • Federal law concerning shipowners' liability to passengers for injury or loss of life. • Uniform rules for apportioning liability. • Protection of the rights of the travelling public in marine transportation. • A comprehensive approach to marine liability legislation and regulation. • A logical framework for future liability regimes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Improved awareness about potential exposures and insurability. 	<ul style="list-style-type: none"> • An efficient and economically viable marine transportation system by ensuring prompt and adequate compensation for accidents involving the marine mode.
Amend the <i>Shipping Conferences Exemption Act, 1987</i> to streamline its administration and encourage a more competitive operating climate in liner shipping.	<ul style="list-style-type: none"> • Reduced regulatory and paper burden on the industry. • Retain exemption from the <i>Competition Act</i> and inject additional pro-competitive provisions. 	<ul style="list-style-type: none"> • Greater flexibility in contracting options between carriers and shippers. • Support convergence of Canadian legislation with that of major trading partners. 	<ul style="list-style-type: none"> • An efficient and more competitive marine transportation system.

Legislative and Regulatory Initiatives (continued)

Initiative	Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes	Ultimate Outcomes
Pursuant to recent amendments to the <i>Railway Safety Act</i> , introduce Safety Management System Regulations .	<ul style="list-style-type: none"> A formal framework for integrating safety into daily railway operations. 	<ul style="list-style-type: none"> Availability of safety performance data based on the new regulations. Adoption of safe practices through adoption of the regulation components. Recognition of the shared roles and responsibilities of those we regulate, and progress in developing a strong "safety culture". Increased voluntary compliance. 	<ul style="list-style-type: none"> A safe and secure national transportation system.
Continue with the amendment of the Transportation of Dangerous Goods Regulations into a "clear language" format.	<ul style="list-style-type: none"> Clear, precise and easy-to-read regulations in which the information is more readily accessible to the reader. 	<ul style="list-style-type: none"> Increased compliance, awareness and understanding of the regulations, for both the people we regulate and those who enforce the regulations. 	<ul style="list-style-type: none"> Public safety in the transportation of dangerous goods in Canada.
Develop the Public Port and Public Port Facilities Regulations , which will replace the <i>Government Wharves Regulations</i> and <i>Public Harbour Regulations</i> .	<ul style="list-style-type: none"> Regulations that manage and control the development and use of public ports and port facilities (e.g. those ports not yet transferred and remote ports). Stakeholder consultation. Regulatory oversight. 	<ul style="list-style-type: none"> Stakeholder compliance, awareness and understanding of new regulations. 	<ul style="list-style-type: none"> An adequate, safe, efficient and environmentally responsible public ports' system.

4.2 Sustainable Development Strategy

In December 1997, Transport Canada tabled its *Sustainable Development Strategy* (SDS) in the House of Commons, identifying eight strategic challenges and 47 commitments that will shape the transportation sector. The department's work in these areas will help foster a more sustainable transportation system — one that is safe, efficient and environmentally sound for Canada's present and future generations. Specific initiatives under each of the challenges have been identified as priorities for fiscal year 2000-2001. These initiatives, as presented below, are being pursued both by Transport Canada and in partnership with others. To improve the department's reporting in the years to come, internal work has commenced to devise a set of performance measures for the eight challenges. Once finalized, these measures will be included in future Reports on Plans and Priorities.

Ultimate outcome: Minimize the risk of environmental damage from transportation accidents (Challenge 1)	
Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes
Input in the development of a Code of Polar Navigation through the International Maritime Organization.	Marine shippers' acceptance and conformity to international guidelines, which will address pollution-prevention, regulation, and operational measures pertaining to transportation activity in Arctic waters.
Provide environmental assessment training to officials through one-to-one discussions, provision of training material and training sessions.	Increased awareness and understanding of officials to undertake environmental assessments.
Continue to administer and promote the mandatory Emergency Response Assistance Program (ERAP). Conduct inspections of active ERAPs, as well as random inspections of existing plans.	Raised awareness of environmental safety and preventative accident measures through ERAP.

Ultimate outcome: Promote "greening" of operations in the transportation sector (Challenge 2)	
Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes
Continue implementation of Environmental Management System (EMS) framework at TC headquarters and in the five regions. Review existing EMS implementation and conduct EMS audits of regions against established departmental criteria.	Adoption by the transportation sector of environmental best practices.
Improve operational management of glycol effluent through analysis of airport storm water management program. Publish glycol monitoring results for the de-icing season in September 2000.	Reduced glycol effluent in storm water.
Promote the <i>Land Use and Environmental Control Manual</i> in co-operation with the International Civil Aviation Organization (ICAO). Distribute or present manual to key transportation stakeholders at conferences, committee meetings, etc.	Increased awareness and use of manual in airport sector.

Ultimate outcome: Reduce air emissions from transportation sources (Challenge 3)	
Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes
<p>Transport Canada and its Canadian partners will continue to work within the International Civil Aviation Organization's Committee on Aviation Environmental Protection to:</p> <ul style="list-style-type: none"> • reduce source emissions from aircraft, and ensure attainment of the strictest technological standards that are technologically feasible, economically justified and environmentally beneficial; and • develop and promote technologies and best operating practices that contribute to the reduction in operational emissions from aircraft. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Adoption into the Canadian Aviation Regulations and the regulatory framework of other nations of more stringent certification standards applicable to new aircraft engine designs in terms of aircraft engines emissions. This will ensure that the world's future fleet of aircraft will produce less emissions for a given mission characteristic. 2. Adoption by operators and service providers of industry technology and operating practices that will reduce emissions and fuel consumption, and increase the capacity and efficiency of the aviation system.
Implement Transport Canada's commitments in the Federal Smog Management Plan by supporting the introduction of Canada-wide standards on particulate matter and ozone; and conduct annual vehicle emissions inspection clinics.	Willingness by transportation sector and consumers to take action to reduce emissions contributing to smog.
Continue participation in the "Electric Vehicle - Montreal 2000" project, which enables the department's Quebec Region to integrate two electric vehicles into its operational fleet.	Increased understanding of alternative vehicles for the automotive market.
Develop initiatives in the transportation sector that contribute to the National Climate Change Strategy.	Adoption by Canadians and industry groups of more sustainable transportation practices, to further Kyoto Protocol commitments.

Ultimate outcome: Promote education and awareness on sustainable transportation (Challenge 4)	
Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes
<p>Develop and implement the internal Green Commute program to promote sustainable transportation within the department by developing internal promotional materials, including <i>Green Commute</i> employee kits, presentations, and newsletters.</p> <p>Implement Moving On Sustainable Transportation (MOST) — a leveraged funding program — in co-operation with other departments and stakeholders by evaluating project proposals by advisory committee assessment; and promoting MOST through its web page, conferences, printed materials, etc.</p>	<p>Better understanding of sustainable transportation within Transport Canada. Demonstration of leadership in promoting sustainable transportation benefits to the broader community.</p> <p>Awareness and acceptance of innovative approaches toward sustainable transportation at the community and national levels.</p>

Ultimate outcome: Assess the department's direct budgetary transfers for their environmental impact (Challenge 5)		
Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes	
Update Transport Canada's policy on Strategic Environmental Assessment (SEA), including a background and issues paper, SEA guidance material for policy development, and training.	Ability of departmental managers and decision-makers to better incorporate sustainable development into new policies and programs.	
Ultimate outcome: Refine sustainable transportation performance indicators (Challenge 6)		
Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes	
Conduct a baseline assessment of existing sustainable transportation indicators by working with other government departments and non-governmental organizations (e.g. Centre for Sustainable Transportation).	Better understanding of existing sustainable transportation models to aid in the development of a Canadian set of quantifiable indicators by 2005.	
Ultimate outcome: Understand the environmental costs of transportation (Challenge 7)		
Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes	
Prepare a paper on the case for incorporating environmental costs in transportation pricing, and on potential responses by the department.	Better understanding of environmental costs and the need to consider these in decision-making.	
Ultimate outcome: Develop and promote the application of cleaner transportation systems and technologies (Challenge 8)		
Direct Outputs	Intermediate (Behavioural) Outcomes	
Undertake research and development projects that are directly related to sustainable transportation, safety and efficiency.	Canada's development and adoption of cleaner and safer transportation systems and technologies.	

4.3 Modernization of Comptrollership

Transport Canada is one of 11 pilot departments participating in the Treasury Board initiative on the Modernization of Comptrollership. Comptrollership functions — once administered corporately and often the responsibility of financial specialists — are now expected to be carried out by all managers. Successful modernization of comptrollership will be based on achievements in seven essential areas:

- ✓ leadership;
- ✓ human resources development;
- ✓ values and ethics;
- ✓ performance information;
- ✓ risk management;
- ✓ stewardship; and
- ✓ accountability.

In 1999, a Transport Canada Comptrollership Office was established to manage this modernization effort, and ongoing work will be carried out under the title "Management Improvement Initiative". There are a number of activities now underway in support of this initiative, all of which illustrate that Transport Canada is not starting at "square one" in the modernization effort.

The Safety and Security business line is implementing its Safety and Security Strategic Plan, which provides an overall framework for strategic initiatives and will link them to individual service line business plans and performance measures. This business line is also actively pursuing the improvement of its risk management processes through the development of a more systematic, integrated and continuous approach to managing risk. Also, in collaboration with the Comptrollership Office, it is contributing its expertise to the development of a department-wide policy, framework(s), and application methodology for general use. The business line is also establishing a multi-modal data framework of occurrence and safety-related information, which will include the development of a data warehouse and capabilities for trend analysis, risk assessment, performance measurement, and the demonstration of results achieved.

In the area of performance measurement, the Programs and Divestiture business line is well-advanced in its design and adoption of performance information related to the Sustainable Development Strategy, to which Transport Canada is committed. Also key to the successful implementation of modern comptrollership is the revitalized strategic business planning process being carried out in most of the department's groups and regions.

Direct Outputs

- Complete a comptrollership capacity check and baseline assessment in 2000.
- Develop and implement an Action Plan in 2000.
- Contribute to improved performance measurement logic as part of the department's business planning process.
- Advance Transport Canada comptrollership practices beyond those found in the baseline assessment.

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Heightened awareness of the principles of modern comptrollership.
- Improved departmental management performance in the seven essential areas of comptrollership, as demonstrated by future capacity assessments and surveys.

Ultimate Outcomes

- Enhanced achievement of Transport Canada's mission, mandate and strategic objectives, resulting from managers who are knowledgeable about — and practice — modern comptrollership principles.

4.4 Evaluating the Department's Contributions

Managers are responsible for regularly monitoring the performance of their policies and programs. They are supported by the departmental evaluation function which, consistent with the comptrollership initiative, provides advice and assistance in developing performance measurement regimes. Other key aspects of the evaluation function are the development of frameworks that set out plans for future evaluations, and studies that assess how Transport Canada's policies and programs are making a difference to Canadians, industry, the transportation system and the environment.

Direct Outputs

- Performance measurement support (e.g. human resources, rail safety, sustainable development).
- Evaluation frameworks (e.g. *Canada Marine Act*, air navigation policy).
- Evaluation studies (e.g. St. Lawrence Seaway).

Intermediate (Behavioural) Outcomes

- Managers' willingness to work toward common performance objectives.
- Managers' understanding of, and ability to, measure performance.
- Managers' ability to demonstrate results and added-value.
- Improved decision-making about policies, programs and resource allocations.

Ultimate Outcomes

- Improved departmental performance and results.
- Cost-effective departmental policies and programs.
- Transport Canada as a leader in performance-based measurement.

4.5 Communications

Transportation is a key element of Canada's strong and dynamic economy. As indicated in the October 1999 Speech from the Throne:

"To increase trade and economic growth, we must ensure that we have the capacity to move people and goods safely and efficiently."

In support of the departmental business lines, Transport Canada has a Strategic Corporate Communications Strategy that sets out the following communications goals:

- help maintain public confidence in the transportation system;
- demonstrate the department's leadership role; and
- heighten the profile of transportation.

To achieve these goals, the department is maintaining and enhancing its traditional methods of communication with the public and stakeholders. The department's people are working more

closely with industry and the provinces on safety promotion, and are improving electronic interface with Canadians and the world. For example:

- The department is expanding and improving information distribution mechanisms, producing more plain language information products, expanding media response programs and improving its review and evaluation process for corporate publications, to provide Canadians with timely and clear information.
- The department is enhancing its display and exhibit activities to reach out more directly to Canadians. Also, specific publications, such as *Highlights*, outline the role of Transport Canada and highlight areas that affect the day-to-day life of Canadians.
- The department is enhancing safety and its promotion with such programs as Road Safety 2001, Flight 2005, and Rail Safety 2006 by working together with industry and/or with the provinces. These programs are aimed at improving safety on the road, in the air and at rail crossings.
- The department is revising its web site to better meet the information needs of not only industry but Canadians at large, and in fact the world. Special attention will be given to the informational needs of youth, who are Canada's transportation leaders of tomorrow. In this way the department will support the government's aim "... to be known around the world as the government most connected to its citizens." (Speech from the Throne, October 12, 1999).

To support the government's focus on *"the recruitment, retention and continuous learning of a skilled federal workforce"* (Speech from the Throne), the department also has a corporate internal communications strategy. This strategy supports the department's aims at being an employer of choice. It emphasizes face-to-face communications and provides guidance and support to senior and middle managers in promoting up-and-down communications. Special recruitment drives — such as those for safety inspectors — are supported by strong advertising campaigns outlining the essential contribution made by the employees of the department.

5.0 Financial Information

Table 1 – Spending Authorities

Vote	Transport Canada	2000-2001 Main Estimates	1999-2000 Main Estimates
1	Operating expenditures	145,963	135,449
5	Capital expenditures	81,395	84,880
10	Grants and Contributions	284,668	315,765
15	Payments to the Jacques Cartier and Champlain Bridges Inc.	38,641	38,236
20	Payments to Marine Atlantic Inc.	48,378	40,578
25	Payments to VIA Rail Canada Inc.	170,304	170,304
(S)	Minister of Transport – Salary and motor car allowance	52	49
(S)	Payments to Canadian National Railway Company – Victoria Bridge, Montreal	11,315	11,315
(S)	Contributions to employee benefit plans	48,401	45,042
(S)	Payments in respect of St. Lawrence Seaway agreements	1,631	1,573
(S)	Northumberland Strait Crossing subsidy payment	47,600	46,600
Total Department		878,348	889,791

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table 2 – Summary of Capital Spending by Business Line

Business Line (\$ thousands)	Forecast Spending 1999-2000¹	Planned Spending 2000-01	Planned Spending 2001-02	Planned Spending 2002-03
Policy				
Transportation Policy	611	532	532	532
System Monitoring and Analysis	--	--	--	--
	611	532	532	532
Programs and Divestiture				
Airports	52,734	56,116	69,014	119,549
Ports	7,782	6,019	5,611	741
Surface	--	22	21	21
Environment	1,100	60	60	60
	61,616	62,217	74,706	120,371
Safety and Security				
Multi-modal Safety	64	69	15	15
Aviation Safety	1,083	781	781	781
Marine Safety	1,867	1,247	668	550
Rail Safety	33	125	126	126
Transport Dangerous Goods	--	58	58	58
Road Safety	853	1,204	1,204	1,204
Research and Development	--	--	--	--
Security and Emergency Preparedness	489	136	136	136
Aircraft Services	3,847	10,335	3,309	994
	8,236	13,955	6,297	3,864
Departmental Administration				
Corporate Services	6,739	4,668	3,792	3,792
Corporate Management	28	23	23	23
	6,767	4,691	3,815	3,815
Total Capital Spending	77,230	81,395	85,350	128,582

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year.

Table 3 – Summary of Transfer Payments

Business Line <i>(\$ thousands)</i>	Forecast Spending 1999-2000¹	Planned Spending 2000-01	Planned Spending 2001-02	Planned Spending 2002-03
Grants				
Policy	22,040	22,040	22,040	22,040
Programs and Divestiture	--	--	--	--
Safety and Security	100	100	--	--
Departmental Administration	--	--	--	--
Total Grants	22,140	22,140	22,040	22,040
Contributions				
Policy	42,091	40,622	31,743	31,154
Programs and Divestiture	205,974	270,991	206,756	146,567
Safety and Security	12,958	9,830	13,081	13,081
Departmental Administration	--	--	--	--
Total Contributions	261,023	321,443	251,580	190,801
Total Grants and Contributions	283,163	343,583	273,620	212,842

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Reflects best forecast of total planned spending to the end of the fiscal year.

Table 4 – Source of Respendable and Non-respendable Revenue

Business Line <i>(\$ thousands)</i>	Forecast Revenue 1999-2000¹	Planned Revenue 2000-01	Planned Revenue 2001-02	Planned Revenue 2002-03
Respendable Revenue:				
Programs and Divestiture				
• Harbours and ports revenues (net of commissions)	14,482	5,449	2,047	2,047
• Airports – Concessions	12,722	4,923	217	217
• Airports – Rentals	9,666	8,302	5,057	5,180
• Airports – Landing fees	17,393	9,174	433	433
• Airports – General terminal fees	12,677	5,241	285	285
• Airports – Lease and chattel payments	212,744	194,070	244,113	267,294
• Recovery of payment in lieu of taxes for St. Lawrence Seaway	885	--	--	--
• Miscellaneous revenues and recoveries	1,515	1,527	81	81
	282,084	228,687	252,234	275,538
Safety and Security				
• Aviation safety fees	11,597	12,234	12,234	12,227
• Revenues from other government departments for aircraft services	3,934	2,622	2,622	2,622
• Road safety fees	989	350	350	350
• Marine safety fees	7,996	7,439	7,439	7,439
• Short line rail inspections and other revenues	105	63	63	63
• Recoveries from other government departments for aircraft services	25,017	22,093	22,093	22,093
• Recoveries from research and development activities	5,050	2,064	2,064	2,064
• Miscellaneous revenues and recoveries	229	25	25	25
	54,917	46,890	46,890	46,883
Departmental Administration				
• Lease revenue	928	433	348	92
• Recoveries for training and computer services	360	269	269	269
	1,288	702	617	361

(continued on next page)

Source of Respendable and Non-respendable Revenue (continued)

Business Line (\$ thousands)	Forecast Revenue 1999-2000 ¹	Planned Revenue 2000-01	Planned Revenue 2001-02	Planned Revenue 2002-03
Policy				
• International marketing revenue	50	50	50	50
• Rental revenue	140	--	--	--
• Revenues from the provision of statistical data	260	--	--	--
• Miscellaneous revenues	204	--	--	--
	654	50	50	50
Total Respendable Revenue	338,943	276,329	299,791	322,832

Non-respendable Revenue:				
Programs and Divestiture				
• Non-navigational assets – St. Lawrence Seaway	6,000	6,000	6,000	6,000
• Port sales and chattels	3,089	--	--	--
Policy				
• Hopper car leases	10,000	10,000	10,000	10,000
Total Non-respendable Revenue	19,089	16,000	16,000	16,000

Total Revenues	358,032	292,329	315,791	338,832
-----------------------	----------------	----------------	----------------	----------------

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Reflects best forecast of total planned revenues to the end of the fiscal year.

Table 5 – Net Cost of Program for the Estimates Year

Total Department (\$ thousands)	2000-2001
Gross Planned Spending (Budgetary Main Estimates, plus adjustments)	1,252,177
Plus: Services received without charge	
• Accommodation provided by Public Works and Government Services Canada (PWGSC)	24,231
• Contributions covering employers' share of employees' insurance premiums and expenditures paid by Treasury Board Secretariat	13,361
• Workman's compensation coverage provided by Human Resources Canada	4,200
• Salary and associated expenditures of legal services provided by Justice Canada	4,307
	46,098
Gross Program Cost	1,298,275
Less:	
Respendable Revenue	276,329
Non-respendable Revenue	16,000
2000-2001 Estimated Net Program Cost	1,005,946

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

Table 6 – Loans, Investments and Advances

This table reflects the expected outstanding balances on loans owed to Transport Canada at the end of each fiscal year.

Business Line (\$ thousands)	Forecast 1999-2000 ¹	Planned 2000-01	Planned 2001-02	Planned 2002-03
Programs and Divestiture				
Loan to Hamilton Harbour Commission	25	25	25	25
Loan to Saint John Harbour Bridge Authority	26,975	26,799	26,623	26,440
Loans assumed from the former St. Lawrence Seaway Authority	1,215	1,215	1,215	1,215
Total Outstanding Loan Balances	28,215	28,039	27,863	27,680

Due to rounding, columns may not add to totals shown.

1. Reflects best forecast to the end of the fiscal year.

6.0 Other Information

6.1 Statutes Administered by the Minister of Transport

The Minister has sole responsibility to Parliament for the following Acts:

<i>Aeronautics, An Act respecting Regulations made pursuant to s. 5</i>	1969-70, c. 45
<i>Airport Transfer (Miscellaneous Matters) Act</i>	1992, c. 5
<i>Blue Water Bridge Authority Act</i>	1964-65, c. 6
<i>Buffalo and Fort Erie Public Bridge Company Act</i>	1934, c. 63
<i>Canada Marine Act</i>	1998, c. 10
<i>Canada Ports Corporation Act</i>	R.S. 1985, c. C-9
<i>Canada Transportation Act</i>	1996, c. 10
<i>CN Commercialization Act</i>	1995, c. 24
<i>Canadian National Montreal Terminals Act, 1929</i>	1929, c. 12
<i>Canadian National Toronto Terminals Act</i>	1960, c. 26
<i>Carriage by Air Act</i>	R.S. 1985, c. C-26
<i>Carriage of Goods by Water Act</i>	1993, c. 21
<i>Civil Air Navigation Services Commercialization Act</i>	1996, c. 20
<i>Coasting Trade Act</i>	1992, c. 31
<i>Department of Transport Act</i>	R.S. 1985, c. T-18
<i>(The) Hamilton Harbour Commissioners' Act</i>	1912, c. 98
<i>Harbour Commissions Act</i>	R.S. 1985, c. H-1
<i>Intercolonial and Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund Act</i>	1906-07, c. 22
<i>International Rapids Power Development</i>	1952, c. 157
<i>Marine and Aviation War Risks Act</i>	R.S.C. 1970, c. W-3
<i>Marine Atlantic Inc. Acquisition Authorization Act</i>	1986, c. 36
<i>Marine Insurance Act</i>	1993, c. 22
<i>Marine Transportation Security Act</i>	1994, c. 40
<i>Maritime Code Act</i>	1977-78, c. 41
<i>Meaford Harbour, An Act respecting</i>	1866, c. 78; 1907-08, c. 46
<i>Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act</i>	R.S. 1985, c. M-9
<i>Motor Vehicle Safety Act</i>	1993, c. 16
<i>Motor Vehicle Transport Act, 1987</i>	R.S. 1985, c. 29 (3 rd Supp.)
<i>National Transcontinental Railway Act</i>	1903, c. 71
<i>Navigable Waters Protection Act</i>	R.S. 1985, c. N-22
<i>Northern Transportation Company Limited Disposal Authorization Act</i>	1985, c. 35
<i>Northumberland Strait Crossing Act</i>	1993, c. 43
<i>Ontario Harbours Agreement Act</i>	1963, c. 39
<i>Pilotage Act</i>	R.S. 1985, c. P-14
<i>Port Warden for the Harbour of Montreal, An Act to amend and consolidate the Acts relating to the office of</i>	1882, c. 45
<i>Port Warden in the Harbour of Quebec, An Act to provide for the appointment of a</i>	1871, c. 33
<i>Railway Relocation and Crossing Act</i>	R.S. 1985, c. R-4
<i>Railway Safety Act</i>	R.S. 1985, c. 32 (4 th Supp.)
<i>Safe Containers Convention Act</i>	R.S. 1985, c. S-1
<i>Shipping Conferences Exemption Act, 1987</i>	R.S. 1985, c. 17 (3 rd Supp.)
<i>Transportation of Dangerous Goods Act, 1992</i>	1992, c. 34
<i>United States Wreckers Act</i>	R.S. 1985, c. U-3

The Minister shares responsibility to Parliament for the following Acts:

<i>Aeronautics Act</i> (Minister of National Defence)	R.S. 1985, c. A-2
<i>Arctic Waters Pollution Prevention Act</i> (Minister of Indian Affairs and Northern Development; Minister of Natural Resources)	R.S. 1985, c. A-12
<i>Bills of Lading Act</i> (Minister of Justice and Attorney General of Canada)	R.S. 1985, c. B-5
<i>Canada Shipping Act</i> (Minister of Fisheries and Oceans)	R.S. 1985, c. S-9
<i>Excise Tax Act</i> (Minister of Finance; Minister of National Revenue)	R.S. 1985, c. E-15
<i>Government Property Traffic Act</i> (Minister of Public Works and Government Services)	R.S. 1985, c. G-6
<i>National Energy Board Act</i> (Minister of Natural Resources)	R.S. 1985, c. N-7
<i>Non-Smokers' Health Act</i> (Minister of Human Resources Development)	R.S. 1985, c. 15 (4 th Supp.)
<i>Ste-Foy-St-Nicolas Bridge Act</i> (Minister of Public Works and Government Services)	1964-65, c. 16

Disclaimer:

Please note that the above list of statutes has been prepared for use as a ready reference and has no legal force or effect. For all purposes of interpreting and applying the statutes, users should consult the *Revised Statutes of Canada, 1985*, and any pertinent statutory instruments.

Transport Canada's regulations and orders are too numerous to list. Please consult the *Consolidated Regulations of Canada, 1978* and any pertinent amending statutory instruments, as published in the *Canada Gazette, Part II*.

6.2 Who to Contact

TRANSPORT CANADA HEADQUARTERS

Mailing Address:

Transport Canada
Place de Ville, Tower C
330 Sparks Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N5

Policy Group:

Economic Analysis

NAME: Roger Roy
TELEPHONE: (613) 998-0684
E-MAIL: royr@tc.gc.ca

Program Evaluation

NAME: Jonathan Fisher
TELEPHONE: (613) 993-4418
E-MAIL: fisherj@tc.gc.ca

Corporate Relations

NAME: Ted Cherrett
TELEPHONE: (613) 991-6500
E-MAIL: cherree@tc.gc.ca

Air Policy and Programs

NAME: Brian Carr
TELEPHONE: (613) 993-1718
E-MAIL: carrb@tc.gc.ca

Marine Policy and Programs

NAME: André Pageot
TELEPHONE: (613) 998-1843
E-MAIL: pageota@tc.gc.ca

Surface Policy and Programs

NAME: Kristine Burr
TELEPHONE: (613) 998-2689
E-MAIL: burrk@tc.gc.ca

Programs and Divestiture Group:

Airport Programs and Divestiture

NAME: David Bell
TELEPHONE: (613) 993-4465
E-MAIL: belld@tc.gc.ca

Port Programs and Divestiture

NAME: Randy Morriss
TELEPHONE: (613) 990-3014
E-MAIL: morrisk@tc.gc.ca

Surface Programs and Divestiture

NAME: Brenda Baird
TELEPHONE: (613) 990-0624
E-MAIL: bairdb@tc.gc.ca

Environmental Affairs

NAME: John Forster
TELEPHONE: (613) 991-5995
E-MAIL: forstej@tc.gc.ca

Safety and Security Group:

Aviation Safety

NAME: Art LaFlamme
TELEPHONE: (613) 990-1322
E-MAIL: laflama@tc.gc.ca

Marine Safety

NAME: Bud Streeter
TELEPHONE: (613) 998-0610
E-MAIL: streetb@tc.gc.ca

Transportation of Dangerous Goods

NAME: Dr. John Read
TELEPHONE: (613) 990-1147
E-MAIL: readj@tc.gc.ca

Rail Safety

NAME: Terry Burtch
TELEPHONE: (613) 998-2984
E-MAIL: burtcht@tc.gc.ca

Road Safety

E-MAIL: RoadSafetyWebMail@tc.gc.ca

General road safety information:

1-800-333-0371

Vehicle importation:

1-800-511-7755 (English)
1-800-311-8855 (French)

Vehicle defects telephone line:

1-800-333-0510

**Security and Emergency
Preparedness**

NAME: Hal Whiteman
TELEPHONE: (613) 990-3651
E-MAIL: whitemh@tc.gc.ca

Aircraft Services

NAME: Ron Armstrong
TELEPHONE: (613) 998-3316
E-MAIL: armstrd@tc.gc.ca

**Safety Programs, Strategies and
Coordination**

NAME: Gaetan Boucher
TELEPHONE: (613) 990-3797
E-MAIL: boucheg@tc.gc.ca

Communications Group:

General Enquiries
TELEPHONE: (613) 993-0055

**TRANSPORT CANADA
REGIONAL OFFICES**

Atlantic Region

95 Foundry Street
Moncton, New Brunswick
E1C 8K6

Gerry Berigan, Regional Director General
TELEPHONE: (506) 851-7315
E-MAIL: berigag@tc.gc.ca

Quebec Region

700 Leigh Capreol
Dorval, Quebec
H4Y 1G7

*Marc Grégoire, Regional Director
General*
TELEPHONE: (514) 633-2717
E-MAIL: gregaim@tc.gc.ca

Ontario Region

4900 Yonge Street
Toronto, Ontario
M2N 6A5

Terry Gibson, Regional Director General
TELEPHONE: (416) 952-2170
E-MAIL: gibsont@tc.gc.ca

Prairie and Northern Region

344 Edmonton Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 0P6

David Murray, Regional Director General
TELEPHONE: (204) 984-8105
E-MAIL: murrayd@tc.gc.ca

Pacific Region

800 Burrard Street
Vancouver, British Columbia
V6Z 2J8

Mark Duncan, Regional Director General
TELEPHONE: (604) 666-5849
E-MAIL: duncanm@tc.gc.ca

CROWN CORPORATIONS

VIA Rail Canada Inc.
2 Place Ville Marie
Montreal, Quebec
H3B 2C9

Canada Ports Corporation
85 Albert Street
Ottawa, Ontario
K1A 0N6

Marine Atlantic Inc.
P.O. Box 520
Port aux Basques, Newfoundland
A0M 1C0

Atlantic Pilotage Authority
Purdy's Wharf, Tower 1
Suite 1402, 1959 Upper Water Street
Halifax, Nova Scotia
B3J 3N2

Laurentian Pilotage Authority
715 Victoria Place
6th Floor
Montreal, Quebec
H2Y 2H7

Great Lakes Pilotage Authority Ltd.
P.O. Box 95
Cornwall, Ontario
K6H 5R9



Pacific Pilotage Authority
300-1199 West Hastings Street
Vancouver, British Columbia
V6E 4G9

Federal Bridge Corporation Ltd.
World Exchange Plaza
840-45 O'Connor Street
Ottawa, Ontario
K1P 1A4

NOT-FOR-PROFIT CORPORATION

St. Lawrence Seaway Management
Corporation
202 Pitt Street
Cornwall, Ontario
K6J 3P7

AIRPORT AUTHORITIES

Aéroports de Montréal
2100-1100 René-Lévesque Blvd. West
Montreal, Quebec
H3B 4X8
Telephone: (514) 394-7213

Vancouver International Airport Authority
P.O. Box 23750, Airport Postal Outlet
Richmond, British Columbia
V7B 1Y7
Telephone: (604) 276-6500

Winnipeg Airports Authority
249-2000 Wellington Avenue
Winnipeg, Manitoba
R3H 1C2

Calgary Airport Authority
Calgary International Airport
2000 Airport Road N.E.
Calgary, Alberta
T2E 6W5
Telephone: (403) 735-1200

Edmonton Regional Airports Authority
P.O. Box 9860
Edmonton, Alberta
T5J 2T2
Telephone: (780) 890-8900

MacDonald-Cartier Airport Authority
50 Airport Road
Gloucester, Ontario
K1B 9B4
Telephone: (613) 248-2020

Greater Toronto Airports Authority
Lester B. Pearson International Airport
P.O. Box 6031 - Toronto AMF
Toronto, Ontario
L5P 1B2
Telephone: (905) 676-3344

CANADA PORT AUTHORITIES / HARBOUR COMMISSIONS

North Fraser Port Authority
2020 Airport Road
Richmond, British Columbia
V7B 1C6
Telephone: (604) 273-1866
Port Alberni Port Authority
2750 Harbour Road
Port Alberni, British Columbia
V9Y 7X2
Telephone: (250) 723-5312

Fraser River Port Authority
500-713 Columbia Street
New Westminster, British Columbia
V3M 1B2
Telephone: (604) 524-6655

Nanaimo Port Authority
104 Front Street
P.O. Box 131
Nanaimo, British Columbia
V9R 5K4
Telephone: (250) 753-4146

Prince Rupert Port Authority
110 Third Avenue West
Prince Rupert, British Columbia
V8J 1K8
Telephone: (250) 627-7545

Vancouver Port Authority
1900-200 Granville Street
Vancouver, British Columbia
V6C 2P9
Telephone: (604) 665-9000



Thunder Bay Port Authority
100 Main Street
Thunder Bay, Ontario
P7B 6R9
Telephone: (807) 345-6400

Toronto Port Authority
60 Harbour Street
Toronto, Ontario
M5J 1B7
Telephone: (416) 863-2028

Windsor Port Authority
502-251 Goyeau Street
Windsor, Ontario
N9A 6V2
Telephone: (519) 258-5741

Hamilton Harbour Commission
605 James Street North
Hamilton, Ontario
L8L 1K1
Telephone: (905) 525-4330
Oshawa Harbour Commission
1050 Farewell Street
Oshawa, Ontario
L1H 6N6
Telephone: (905) 576-0400

Administration portuaire de Montréal
Cité du Havre
Édifice du port de Montréal, Aile 1
Montreal, Quebec
H3C 3R5
Telephone: (514) 283-7042

Administration portuaire du Saguenay
6600 chemin de la Grande-Anse
Ville de La Baie, Quebec
G7B 3N9
Telephone: (418) 697-0250

Administration portuaire de Sept-Îles
1 Quai Mgr Blanche
Sept-Îles, Quebec
G4R 5P3
Telephone: (418) 968-1232

Administration portuaire de Québec
150, rue d'Albion
C.P. 2268
Quebec, Quebec
G1K 7P7
Telephone: (418) 648-3558

Administration portuaire de Trois-
Rivières
C.P. 999
1545, Du Fleuve, Bureau 300
Trois-Rivières, Quebec
G9A 5K2
Telephone: (819) 378-3939

Saint John Port Authority
P.O. Box 6429, Station A
133 Prince William Street
Saint John, New Brunswick
E2L 2B5
Telephone: (506) 636-4869

Halifax Port Authority
1215 Marginal Road, Pier 19
Halifax, Nova Scotia
B3J 2P6
Telephone: (902) 426-3643

St. John's Port Authority
1 Water Street
P.O. Box 6178
St. John's, Newfoundland
A1C 5X8
Telephone: (709) 772-4582



6.3 Other Departmental Publications

Additional information on many of the subjects discussed in this document is available in other reports. A list of some of these reports is provided below.

You can get copies of Transport Canada's general publications by contacting our general enquiries line at (613) 990-2309. For information on specific publications and how to order them, contact our Library and Research Services Centre at (613) 998-5128.

Many of these documents are also available on our web site at <http://www.tc.gc.ca>.

PUBLICATIONS

- ◆ Transportation in Canada – 1998 Annual Report
- ◆ National Airports Policy
- ◆ National Marine Policy
- ◆ Airports Programs and Divestiture – Monthly Report
- ◆ Ports Programs and Divestiture – Progress Report
- ◆ Port Programs and Divestiture – Annual Report on Financial Operations
- ◆ LAA Lease Review Consultation Report
- ◆ Transport Canada's Sustainable Development Strategy
- ◆ Sustainable Transport Technology: Framework for Action
- ◆ Safety and Security Strategic Plan
- ◆ Road Safety Vision – Annual Report 1998
- ◆ Review of Bus Safety Issues
- ◆ 1998 Seat Belt Use in Canada
- ◆ Alcohol Use Among Drivers and Pedestrians Fatally Injured in Motor Vehicle Accidents
- ◆ Canadian Motor Vehicle Traffic Collision Statistics
- ◆ Review of the *Railway Safety Act* amendments and Safety Oversight and Regulatory Compliance Mechanisms
- ◆ Transportation Development Centre – Annual Review

INTERNET

- ◆ Aircraft Services – list of Transport Canada aircraft and their prime use
- ◆ Civil Aviation – publications and regulations
- ◆ Safety of Air Taxi Operations Task Force
- ◆ CANUTEC – North American emergency guidebook and statistics
- ◆ Transport of Dangerous Goods – regulations and how to comment on the update of regulations currently under revision
- ◆ Marine Safety – short publications list
- ◆ Research and Development – science and technology plan, and publications
- ◆ Road Safety – how to obtain information on vehicle standards, air bag deactivation, anti-lock brake systems, child safety, winter tire safety tips, bus safety, importation, defects, vehicle recalls, fuel consumption guide, and Acts
- ◆ Rail Safety publications

TRANSPORTATION AGENCIES

The Estimates documents for the Canadian Transportation Agency and the Civil Aviation Tribunal are available from:

Canadian Government Publishing
Ottawa, Ontario
K1A 0S9



Index

A

Air Pollution · 29
Aircraft Services · 37
Airline Restructuring Act · 47
Airport Lease Review · 25
Airports Capital Assistance Program · 25

C

Canada Port Authorities · 20
Canada Shipping Act · 45
Climate Change · 28
Cost Recovery Policy · 44

E

Environmental Assessment · 30
Environmental Remediation · 30

F

Financial Information Strategy (FIS) · 42
Flight 2005 – A Civil Aviation Safety
Framework for Canada · 39

G

Grain Transportation Act · 47

H

Highways and Bridges · 27

I

Information Management / Information
Technology · 43
Inspection and Monitoring Program · 34
Intelligent Transportation Systems · 19

M

Marine Liability Act · 48
Monitoring the Canadian Transportation
System · 21
Motor Vehicle Safety Act · 45
Motor Vehicle Transport Act, 1987 · 46

P

Port Divestiture Fund · 26
Port Transfer Fund · 26

R

Rail Safety Direction 2006 · 38
Recruitment and Retention · 44
Regulatory Reform · 32
Research and Development · 37
Review of *Canada Transportation Act* · 18
Road Safety Vision 2001 · 38

S

Safety and Regulatory Oversight of
Devolved Entities · 34
Safety Management Systems · 35
Security and Emergency Plans and
Technologies · 36
Shipping Conferences Exemption Act, 1987
· 48
St. Lawrence Seaway · 20
Sustainable Development Strategy · 28

T

Transportation Appeal Tribunal of Canada
Act · 46

W

Work Force Renewal · 43



Transports Canada

**Budget des dépenses
2000-2001**

Partie III – Rapport sur les plans et les priorités

Canada

Les documents budgétaires

Chaque année, le gouvernement établit son Budget des dépenses, qui présente l'information à l'appui des autorisations de dépenser demandées au Parlement pour l'affectation des fonds publics. Ces demandes d'autorisations sont présentées officiellement au moyen d'un projet de loi de crédits déposé au Parlement. Le Budget des dépenses qui est déposé à la Chambre des communes par la présidente du Conseil du Trésor, comporte trois parties :

Partie I – Le Plan de dépenses du gouvernement présente un aperçu des dépenses fédérales et résume les rapports entre les principaux éléments du Budget principal des dépenses et le Plan de dépenses (qui figure dans le budget).

Partie II – Le Budget principal des dépenses étaye directement la *Loi de crédits*. Le Budget principal des dépenses énonce les autorisations de dépenser (crédits) et les sommes à inclure dans les projets de loi de crédits que le Parlement doit adopter afin que le gouvernement puisse mettre en applications ses plans de dépenses. Les Parties I et II du Budget des dépenses sont déposées simultanément le 1er mars ou avant.

Partie III – Le Plan de dépenses du ministère est divisé en deux documents :

- 1) **Les rapports sur les plans et les priorités (RPP)** sont des plans de dépenses établis par chaque ministère et organisme (à l'exception des sociétés d'État). Ces rapports présentent des renseignements plus détaillés au niveau des secteurs d'activité et portent également sur les objectifs, les initiatives et les résultats prévus; il y est fait également mention des besoins connexes en ressources pour une période de trois ans. Les RPP contiennent également des données sur les besoins en ressources humaines, les grands projets d'immobilisations, les subventions et contributions, et les coûts nets des programmes. Ils sont déposés au Parlement par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables des ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Ces documents doivent être déposés au plus tard le 31 mars, pour renvoi aux comités qui font ensuite rapport à la Chambre des communes conformément au paragraphe 81(4) du Règlement.
- 2) **Les rapports ministériels sur le rendement (RMR)** rendent compte des réalisations de chaque ministère et organisme en fonction des attentes prévues en matière de rendement qui sont indiquées dans leur RPP. Ces rapports sur le rendement, qui portent sur la dernière année financière achevée, sont déposés au Parlement en automne par la présidente du Conseil du Trésor au nom des ministres responsables pour les ministères et des organismes désignés aux annexes I, I.1 et II de la *Loi sur la gestion des finances publiques*.

Le Budget des dépenses, de même que le budget du ministre des Finances, sont le reflet de la planification budgétaire annuelle de l'État et de ses priorités en matière d'affectation des ressources. Ces documents, auxquels viennent s'ajouter par la suite les Comptes publics et les rapports ministériels sur le rendement, aident le Parlement à s'assurer que le gouvernement est dûment comptable de l'affectation et de la gestion des fonds publics.

Dans le cadre des efforts qu'il déploie continuellement pour simplifier les exigences liées aux rapports, le Secrétariat du Conseil du Trésor du Canada a demandé que Transport Canada et dix autres ministères examinent d'autres structures de rapport en remplacement de leur *Rapport sur les plans et les priorités* de cette année. Il a donc exempté le ministère de se conformer aux lignes directrices prescrites pour la préparation de ce rapport.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par
le ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux, 2000

En vente au Canada chez votre libraire local ou par la
poste auprès des Éditions du gouvernement du Canada (TPSGC)
Ottawa (Canada) K1A 0S9

Téléphone : 1-800-635-7943
Site Internet : <http://publications.tpsgc.gc.ca>

No. de catalogue BT31-2/2001-III-48

ISBN 0-660-61178-3

Table des matières

Résumé général	4
1.0 Messages	5
1.1 Message du ministre des Transports	5
1.2 Lettre de déclaration	6
2.0 Aperçu ministériel	7
2.1 Vision, mission et mandat	7
2.2 Rôles et responsabilités	7
2.3 Objectifs	11
2.4 Facteurs qui exercent une influence décisive sur le Ministère	12
2.5 Dépenses prévues du Ministère	14
2.6 Principaux engagements en matière de résultats et résultats prévus	15
2.6.1 <i>Tableau des principaux engagements en matière de résultats</i>	15
2.6.2 <i>Contribution de chaque secteur d'activité aux principaux engagements en matière de résultats</i>	16
2.6.3 <i>Compte rendu des résultats – Cadre de rendement</i>	17
3.0 Plans, résultats et ressources	18
3.1 Politiques	18
3.2 Programmes et cessions	25
3.3 Sécurité et Sûreté	34
3.4 Administration ministérielle	45
4.0 Initiatives horizontales	50
4.1 Principales initiatives législatives et réglementaires	50
4.2 Stratégie de développement durable	55
4.3 Modernisation de la fonction de contrôleur	58
4.4 Évaluation des contributions du Ministère	59
4.5 Communications	59
5.0 Bilan financier	61
6.0 Autres renseignements	68
6.1 Lois administrées par le ministre des Transports	68
6.2 Qui contacter	70
6.3 Autres publications ministérielles	74
Index	75

Les symboles suivants sont utilisés dans le rapport :



Renseignements détaillés à la page indiquée.

Renseignements détaillés dans un autre document.



Liste des tableaux

Tableau 1 – Autorisations de dépenser.....	61
Tableau 2 – Résumé des dépenses d'immobilisations par secteur d'activité.....	62
Tableau 3 – Sommaire des paiements de transfert.....	63
Tableau 4 – Origine des recettes à valoir sur le crédit et sur le Trésor	64
Tableau 5 – Coûts nets des programmes pour l'année visée par le Budget des dépenses	66
Tableau 6 – Prêts, investissements et avances	67

Résumé général

Au cours des prochaines années, Transports Canada entend poursuivre son objectif qui est d'offrir un système de transport encore plus moderne et efficace. La vision du Ministère est d'offrir le meilleur réseau de transport qui soit pour le Canada et les Canadiens, mais le Ministère ne peut agir seul. Si nos partenaires et intervenants sont si souvent cités dans le corps de ce rapport, c'est à cause du rôle essentiel qu'ils jouent dans notre réussite. Quantité de facteurs influent sur les résultats atteints par le Ministère (voir section 2.4) et nous nous employons sans relâche à faire preuve de leadership et d'innovation pour tenter de résoudre ces problèmes.

On trouvera ci-après la liste de quelques-unes des initiatives prises par le Ministère pour s'acquitter de ses principaux engagements en matière de résultats (voir Tableau des principaux engagements en matière de résultats à la p. 15). Ces initiatives et quantité d'autres sont exposées plus en détail dans ce rapport, aux côtés de leurs résultats prévus. Il faut signaler que Transports Canada rend compte de son rendement à trois niveaux distincts, et l'on trouvera des explications à ce sujet à la p. 17.

UN RÉSEAU DE TRANSPORT NATIONAL SÛR ET SÉCURITAIRE –

- ☐ Modifier la *Loi sur la marine marchande du Canada*, la *Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* et la *Loi sur le transport par véhicule à moteur*, et d'autres textes réglementaires (voir section 4.1 à partir de la p. 50).
- ☐ Élaborer et présenter un projet de loi sur le Tribunal d'appel des transports du Canada (voir section 4.1 à partir de la p. 50).
- ☐ Programme Vision 2001 de sécurité routière (voir p. 41).
- ☐ Programme Direction 2006 de sécurité ferroviaire (voir p. 42).
- ☐ Vol 2005 – Cadre de sécurité de l'aviation civile pour le Canada (voir p. 43).

UN RÉSEAU DE TRANSPORT CONCURRENTIEL ET EFFICACE –

- ☐ Revoir la *Loi sur les transports au Canada* (voir p. 19).
- ☐ Élaborer un plan sur les systèmes intelligents de transport pour le Canada (voir p. 20).
- ☐ Poursuivre les cessions d'aéroports (voir p. 27) et de ports (voir p. 28).
- ☐ Élaborer et présenter de nouvelles lois traitant de la restructuration des compagnies aériennes, du transport du grain et de la responsabilité maritime (voir section 4.1 à partir de la p. 50).

GÉRANCE ET SENSIBILISATION À L'ENVIRONNEMENT –

- ☐ Faire avancer la durabilité des transports au Canada (voir p. 30).
- ☐ Mettre en oeuvre la Stratégie de développement durable (SDD) (voir section 4.2 à partir de la p. 55).
- ☐ Mettre en oeuvre un système de gestion de l'environnement pour les activités du Ministère (voir défi 2 de la SDD).

1.0 Messages

1.1 Message du ministre des Transports

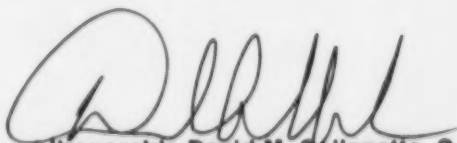
J'ai l'honneur de présenter *Rapport 2000-2001 sur les plans et les priorités* de Transports Canada, qui fait état de l'orientation du Ministère au cours des trois prochains exercices.

Transports Canada veille à la sécurité et à l'efficacité du réseau de transport du Canada en élaborant et en administrant des politiques, des règlements et des services à ce sujet. En tant qu'organe de réglementation et décideur, notre but est de créer des infrastructures de transport modernes, qui répondent à nos exigences en matière de sécurité, d'économie et d'environnement. Nous nous employons à atteindre ces objectifs en réduisant le fardeau fiscal des Canadiens et en accordant toute l'importance voulue à notre priorité absolue, qui est la sécurité du réseau national de transport.

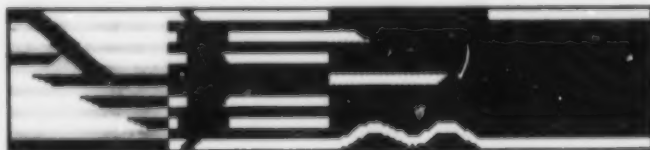
Pour préserver le niveau de vie élevé des Canadiens et leur assurer une qualité de vie qui est systématiquement considérée comme l'une des meilleures du monde, nous devons bâtir notre économie sur un niveau élevé de productivité et tirer le maximum de parti des dernières technologies, de l'aiguillage des compétences et des possibilités mondiales. Le secteur des transports joue un rôle essentiel à cet égard. Il touche en effet l'existence de tous les Canadiens et contribue à la vigueur de notre économie.

Le réseau de transport actuel, ce n'est pas seulement de l'asphalte, du béton et de l'acier. C'est aussi des données, des idées et du savoir; un tel réseau nécessite des technologies, des compétences et une profonde connectivité. Et Transports Canada peut apporter des contributions appréciables dans ces secteurs et le fera dans les années à venir. Nous continuerons de collaborer avec nos partenaires des provinces, du secteur privé et du milieu de la recherche pour offrir un réseau de transport dont on pourra dire qu'il est le meilleur du monde et qu'il est à l'avant-garde de la révolution mondiale des technologies. L'innovation, l'expertise et le savoir permettront de surmonter les difficultés qu'il y a à relier les habitants de l'une des plus vastes masses continentales du monde, à produire des biens de manière concurrentielle et à les livrer avec efficacité.

Je suis sûr que vous trouverez ce rapport instructif et qu'il vous aidera à mieux comprendre la contribution de Transports Canada à un réseau de transport à la fois sûr, efficace, abordable, intégré et respectueux de l'environnement.



L'honorable David M. Collenette, C.P., député
Ministre des Transports



1.2 Lettre de déclaration

DÉCLARATION Rapport sur les plans et les priorités, 2000-2001	
<p>J'ai l'honneur de présenter au Parlement le <i>Rapport sur les plans et les priorités 2000-2001</i> de</p> <p style="text-align: center;">TRANSPORTS CANADA</p> <p>Pour autant que je sache, les données figurant dans ce rapport :</p> <ol style="list-style-type: none">1. reflètent fidèlement le mandat, les plans, les priorités, les stratégies et les résultats stratégiques escomptés du Ministère;2. sont conformes aux principes de divulgation que l'on trouve dans les <i>Lignes directrices sur la préparation d'un rapport sur les plans et les priorités (RPP)</i>;3. sont complètes et exactes;4. reposent sur la solidité des systèmes d'information et de gestion du Ministère. <p>Je suis satisfaite des procédés et des procédures d'assurance de la qualité qui ont servi à la production de ce RPP.</p> <p>Le Cadre de planification, de rapport et de responsabilisation (CPRR) sur lequel repose ce document a été approuvé par les ministres du Conseil du Trésor et sert de base à la responsabilité des résultats atteints avec les ressources et les autorisations fournies.</p>	
Signature :	
Nom :	Margaret Bloodworth
Titre :	Sous-ministre
Date :	MAR 7 - 2000

2.0 Aperçu ministériel

2.1 Vision, mission et mandat

Notre vision

OFFRIR LE MEILLEUR RÉSEAU DE TRANSPORT QUI SOIT POUR LE CANADA ET LES CANADIENS.

Notre mission

ÉTABLIR ET ADMINISTRER DES POLITIQUES, RÈGLEMENTS ET SERVICES
POUR LE MEILLEUR RÉSEAU DE TRANSPORT QUI SOIT.

Notre mandat

Transports Canada est le ministère fédéral chargé de donner suite à la plupart des politiques, programmes et objectifs établis par le gouvernement pour assurer la sécurité, l'efficacité et l'accessibilité du réseau de transport national. De plus, le partage des compétences est tel, au Canada, que tous les paliers de gouvernements sont partiellement responsables du réseau de transport.

L'exécution des programmes et la prestation des services de Transports Canada se fait en vertu de nombreux pouvoirs législatifs et constitutionnels (voir section 6.1 pour la liste des lois administrées par le ministre des Transports). Le mandat du Ministère est toutefois clairement décrit dans son énoncé de mission, qui figure ci-dessus.

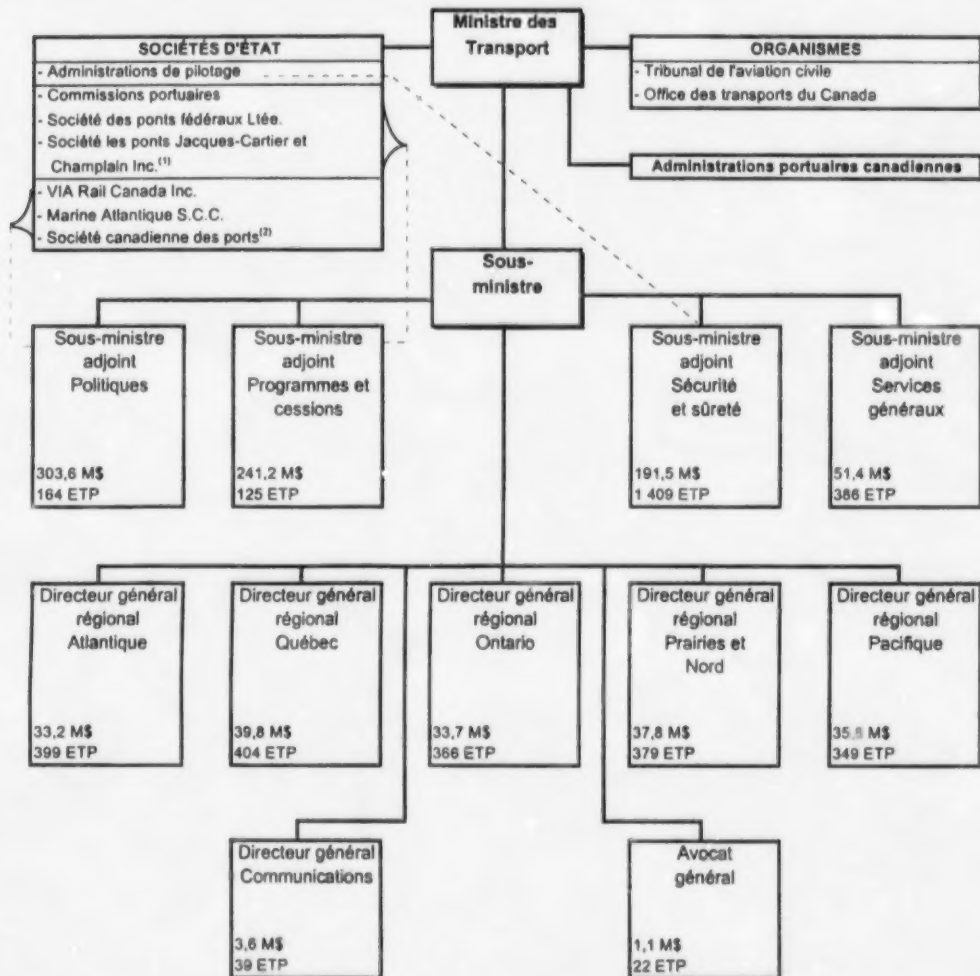
Le Ministère n'exploite plus ni ne finance les principaux éléments des infrastructures de transport. Le Ministère cède ou loue à bail la plupart de ses opérations, à l'exception de celles qui desservent les régions éloignées ou qui doivent être maintenues pour remplir des obligations constitutionnelles.

Dans tous les modes, le Ministère s'emploie à réduire les subventions, à donner davantage voix au chapitre aux usagers, à accroître l'efficacité et à établir un mode de fonctionnement plus commercial. Le nouveau rôle dévolu au Ministère est de concevoir un cadre politique et législatif moderne et pertinent qui permette d'assurer la sécurité, la sûreté, la compétitivité et la durabilité du réseau de transport du Canada.

2.2 Rôles et responsabilités

TRANSPORTS CANADA

Structure organisationnelle. Le Ministère fonctionne en vertu d'une structure organisationnelle décentralisée. À l'Administration centrale, quatre sous-ministres adjoints (SMA) (Politiques, Programmes et Cessions, Sécurité et Sûreté et Services généraux) relèvent directement du sous-ministre et sont responsables de l'élaboration des programmes, des politiques et des normes à l'échelle nationale. Cinq directeurs généraux régionaux (Atlantique, Québec, Ontario, Prairies et Nord et Pacifique) relèvent également



(1) Les ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc. (PJCC) est une filiale de la Société des ponts fédéraux Ltée.

(2) La Société canadienne des ports devrait être démantelée au printemps 2000.

- ◇ Les dépenses nettes prévues en 2000-2001 sont indiquées pour chaque organisation relevant du sous-ministre.
- ◇ Pour les besoins du budget, les sociétés d'État relèvent de l'un des trois sous-ministres adjoints, selon l'illustration.

Secteurs d'activité. Les secteurs d'activité du Ministère (Politiques, Programmes et Cessions, Sécurité et Sûreté et Administration ministérielle) ont un axe multimodal. Celui-ci reflète les rôles essentiels du Ministère en plus de les mettre en valeur : élaboration et application des politiques et des lois. Compte tenu des résultats visés par les secteurs d'activité, ceux-ci ne reflètent pas la structure organisationnelle qui a une forte saveur

régionale pour ce qui est de l'exécution des programmes. Les quatre secteurs d'activité sont décrits et étudiés plus en détail à la section 3 à partir de la p. 18.

PORTEFEUILLE DES TRANSPORTS

Dans le portefeuille fédéral des transports, c'est Transports Canada qui est le premier responsable du réseau de transport. Il existe néanmoins d'autres organismes fédéraux et sociétés d'État qui jouent des rôles décisifs dans les questions de transport. En voici la liste.

L'OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA — est responsable de la réglementation économique des transports et de l'examen des plaintes déposées à l'égard des droits fixés par les nouvelles Administrations portuaires canadiennes. L'Office rend compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports et il produit son propre Budget des dépenses.

Le TRIBUNAL DE L'AVIATION CIVILE — est un organisme indépendant qui, à la demande du milieu aéronautique, analyse les décisions prises par le ministre des Transports au sujet de l'application des règlements ou de la délivrance des licences en vertu de la *Loi sur l'aéronautique*. Le tribunal a également pour mission de réviser sur demande les sanctions administratives infligées par l'Office des transports du Canada. Le Tribunal rend compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du ministre des Transports et produit son propre Budget des dépenses. Les initiatives législatives en cours se solderont par l'élargissement du tribunal en un Tribunal d'appel des transports du Canada multimodal qui entendra également des causes en vertu de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* et de la *Loi sur la sûreté maritime* (voir section 4.1 pour plus de précisions sur le nouveau TATC).

Le BUREAU DE LA SÉCURITÉ DES TRANSPORTS DU CANADA — est un organisme indépendant qui rend compte de ses activités au Parlement par l'intermédiaire du président du Conseil privé de la Reine. Il ne fait pas partie du portefeuille des transports puisqu'il enquête et fait rapport sur des problèmes survenus dans le réseau de transport régi par Transports Canada. Deux instruments régissent les rapports entre Transports Canada et le Bureau de la sécurité des transports : la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* est la loi habilitante du Bureau, et le protocole d'entente qui régit les rapports entre les deux organismes.

MARINE ATLANTIQUE INC. — est une société d'État qui exploite des services de transport maritime et des services connexes sûrs, fiables et efficaces dans le Canada atlantique, pour remplir les obligations constitutionnelles (North Sydney-Port aux Basques) et offrir une solution de rechange aux services constitutionnels (North Sydney-Argentia).

VIA RAIL CANADA INC. — est une société d'État qui gère la plupart des trains de voyageurs au Canada.

La SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LTÉE — est une société d'État qui exploite certains des éléments d'actif des ponts de l'ex-Administration de la voie maritime du Saint-Laurent

Les PONTS JACQUES-CARTIER ET CHAMPLAIN INC. — sont une société d'État qui assure l'exploitation et l'entretien du pont Jacques-Cartier, du pont Champlain, du pont Mercier et du tunnel Melocheville à Montréal.

AUTRES PONTS — Le pont Blue Water (Ontario-Michigan), le pont Peace (Ontario-New-York) et le pont international Sault Ste. Marie (Ontario-Michigan) sont exploités indépendamment du Ministère, en vertu de lois administrées par le ministre des Transports; ils sont financièrement autonomes. Le pont de la Confédération (Nouveau-Brunswick-I.-P.-É.) reçoit une subvention indexée du Ministère.

Les **ADMINISTRATIONS DE PILOTAGE (ATLANTIQUE, PACIFIQUE, GRANDS LACS, LAURENTIDES)** — fournissent des services de pilotage maritime sûr et efficaces.

2.3 Objectifs

Comme l'indique la partie II du Budget des dépenses 2000-2001, les objectifs de Transports Canada sont énumérés ci-après. Les trois premiers de ces objectifs font l'objet d'une analyse plus approfondie dans le cadre des résultats clés (voir Tableau des principaux engagements en matière de résultats à la p. 15).

A) REHAUSSER LES NORMES DE SÉCURITÉ DU RÉSEAU DE TRANSPORT EN ADOPTANT :

- ◊ des normes et un cadre de réglementation complets et évolutifs;
- ◊ des programmes efficaces de certification, de surveillance, d'inspection et de contrôle d'application.

B) CONTRIBUER À LA PROSPÉRITÉ DU CANADA EN :

- ◊ actualisant les politiques;
- ◊ éliminant les obstacles institutionnels et législatifs;
- ◊ finançant certains éléments clés du réseau.

C) PROTÉGER L'ENVIRONNEMENT PHYSIQUE EN VEILLANT :

- ◊ à évaluer l'incidence sur l'environnement des politiques et des règlements qui sont adoptés;
- ◊ à promouvoir des normes environnementales et à les respecter.

D) COLLABORER AVEC LES PARTENAIRES ET LES CLIENTS PAR :

- ◊ des consultations efficaces sur les initiatives en matière de transport;
- ◊ la mise en place et la gestion de projets conjoints.

E) AMÉLIORER NOS SERVICES EN :

- ◊ comprenant les besoins de nos clients;
- ◊ rendant le processus décisionnel accessible aux clients.

F) OFFRIR UN MILIEU DE TRAVAIL DYNAMIQUE ET AXÉ SUR LA COLLABORATION OÙ :

- ◊ les gens sont traités avec confiance et respect;
- ◊ l'on élabore et met en place des stratégies efficaces pour les ressources humaines;
- ◊ l'on offre un programme de reconnaissance et de récompense qui reflète nos valeurs.

Travailler ensemble pour les transports

2.4 Facteurs qui exercent une influence décisive sur le Ministère

Les transports sont un élément crucial du bien-être du Canada et Transports Canada s'efforce à offrir un réseau de transport national qui réponde aux besoins sociaux, économiques et environnementaux d'aujourd'hui. L'aperçu qui suit expose certains des facteurs et enjeux qui risquent d'avoir une incidence sur le cadre d'exploitation du Ministère au cours de la période de planification.

- **DÉVELOPPEMENT DURABLE.** Le développement durable continuera d'être une question d'intérêt public dans un avenir prévisible et est l'un des principaux enjeux auxquels soit confronté le réseau des transports à l'échelle mondiale. Les taux de croissance escomptés au cours des 40 prochaines années devraient se traduire par l'accession de 800 millions de personnes supplémentaires à la propriété d'une automobile, ce qui mettra à très rude épreuve l'environnement de la planète si l'on se base sur les technologies et les habitudes d'utilisation actuelles. Au Canada, le secteur des transports contribue pour beaucoup aux émissions de produits générateurs de smog du pays, et il est la principale source des émissions de gaz à effet de serre du Canada. Transports Canada est donc appelé à jouer un rôle de premier plan dans la durabilité des transports, en particulier par sa Stratégie de développement durable, ses collaborations avec la Table sur les transports et le changement climatique et ses activités d'assainissement de l'environnement (voir sections 3.2 et 4.2 pour d'autres précisions sur ces initiatives).
- **MONDIALISATION.** Dans une optique politique, la mondialisation attache plus d'importance à l'entreprise mondiale qu'à l'État national, et cette entreprise recherche des règles et une harmonisation transnationales (l'uniformité des cadres stratégiques de tous les États) pour faciliter le mouvement sans entrave des biens et des capitaux. Compte tenu de la mondialisation, le cadre de notre marché national et nos régimes de réglementation font l'objet de débats et de négociations de plus en plus animés à l'échelle internationale et régionale. Mentionnons à titre d'exemples l'Accord trilatéral nord-américain sur l'aviation, dont le but est d'établir des normes obligatoires sur la sécurité aérienne pour faciliter l'harmonisation des programmes de sécurité aérienne du Canada, des États-Unis et du Mexique; et la négociation d'un « protocole sur les polluants et les effets multiples » en vertu de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe, qui constituera le fondement de la négociation du Plan fédéral canadien sur la gestion du smog et de l'Accord Canada-États-Unis sur la qualité de l'air. Ce qui est clair, c'est que les programmes nationaux et internationaux du Ministère sont de plus en plus entrelacés. Si le Canada peut exercer une certaine influence sur l'orientation du monde, il ne peut pas la contrôler. Les ripostes du Canada face à ces pressions domineront de plus en plus l'agenda politique national.
- **INFRASTRUCTURES.** La croissance du commerce et du trafic du Canada exerce des pressions sans précédent sur les principaux couloirs et les portes d'entrée internationales. Les autres pressions qui s'exercent sur les infrastructures résultent de l'urbanisation ininterrompue du Canada, qui s'est accompagnée d'une stagnation ou même d'une baisse du nombre de personnes qui empruntent les transports en commun et d'une hausse de l'utilisation des voitures de tourisme, sans augmentation comparable de la capacité routière. Le défi que posent les infrastructures de transport au Canada se caractérise par une adaptation à la croissance dans les secteurs urbanisés, par l'entretien des infrastructures et des services dans les zones rurales et l'élargissement de nos principaux couloirs et portes d'entrée internationales à l'appui

de nos échanges commerciaux. Le thème commun à toutes ces situations est la nécessité de trouver une source de financement capable de répondre à nos besoins de manière durable.

- **CESSIONS.** Même si le programme de cessions aéroportuaires approche de son terme et que les cessions portuaires sont solidement engagées, les deux programmes se heurtent à des défis extérieurs. Mentionnons entre autres les revendications territoriales des Autochtones et les positions des provinces qui sont indépendantes du contrôle direct du Ministère, de même que les paramètres environnementaux dans certains sites. Ceux-ci demeureront une difficulté pour le Ministère, surtout en ce qui concerne le programme de cessions portuaires (cf. p. 27 et 28 pour d'autres précisions sur les programmes de cessions).
- **RECRUTEMENT ET RÉTENTION.** Les années de compressions financières combinées à un effectif vieillissant ont creusé un important fossé dans la fonction publique au chapitre des ressources humaines, d'où l'importance accordée par le gouvernement au recrutement et à la rétention. Pour Transports Canada, le recrutement et la rétention des inspecteurs de sécurité et de sûreté et d'autres professionnels du même acabit présentent une sérieuse difficulté au niveau des ressources, surtout si l'on tient compte de la concurrence acharnée livrée par le secteur privé pour recruter des employés qualifiés. Pour s'attaquer à ce problème, le Ministère s'occupe de recenser les compétences essentielles et de recruter des experts en la matière et de dispenser des programmes de formation garantissant une planification attentive de la relève qui lui permettra de continuer à remplir son mandat (cf. p. 48 pour d'autres précisions sur cette initiative).
- **COEXÉCUTANTS.** À mesure que Transports Canada délaisse son ancien rôle de propriétaire et d'exploitant d'importants segments des infrastructures de transport au profit de celui de décideur, d'organe de réglementation et de propriétaire, ses principaux partenaires (les aéroports et les ports cédés, NAV CANADA, la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent, VIA Rail et d'autres gouvernements et ministères gouvernementaux) jouent un rôle de plus en plus important pour lui permettre de s'acquitter de ses principaux engagements en matière de résultats. Nous collaborons actuellement avec tous ces groupes pour nouer et resserrer ces nouveaux rapports.
- **TECHNOLOGIE.** L'aboutissement éventuel des progrès technologiques a le pouvoir de transformer la planète aussi radicalement que le moteur à vapeur, l'automobile et l'électricité l'ont fait par le passé. Avec l'avènement de l'économie du savoir, les obstacles à la concurrence s'estompent de plus en plus. Les gouvernements et les entreprises se réinventent autant qu'ils peuvent pour s'acquitter de leurs mandats et rester concurrentiels et utiles dans un monde en pleine évolution. Ils se concentrent donc sur l'utilisation des technologies naissantes, comme le commerce électronique et Internet, en vue de rationaliser et de remplacer les procédés reposant sur la paperasserie. Les citoyens et les entreprises seront de plus en plus tributaires de ces technologies pour avoir accès aux services et aux informations du gouvernement. De plus en plus de pressions s'exercent pour que le gouvernement soit plus réceptif et abordable en fournissant des informations et des services sur support électronique. Le gouvernement a donc adopté une vision de prestation des services électroniques qui permettra aux Canadiens de bénéficier de services dont ils ont besoin au bon moment, au bon endroit et de manière sûre, commode et accessible. Le manque de ressources qualifiées, associé aux problèmes de recrutement et de rétention, posera de sérieuses

difficultés à Transports Canada au cours des années à venir, surtout en ce qui a trait aux objectifs du Ministère en matière de prestation de services électroniques.

2.5 Dépenses prévues du Ministère

Aperçu ministériel				
<i>(milliers \$)</i>	Dépenses réelles 1999-2000 ¹	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Budgétaire du Budget des dépenses principal (brut)	1 162 582	1 154 677	1 020 244	995 094
Moins : recettes disponibles	272 791	276 329	299 791	322 832
Total du Budget des dépenses principal (net)	889 791	878 348	720 453	672 262
Ajustements des dépenses ²	(42 627)	97 500	103 500	46 000
Dépenses prévues nettes	847 164	975 848	823 953	718 262
Moins : recettes non disponibles	19 089	16 000	16 000	16 000
Plus : coût estimatif des services fournis gratuitement	44 900	46 098	46 169	46 434
Coût net du Ministère	872 975	1 005 946	886 122	780 696
Équivalents temps plein	4 506	4 071	3 870	3 870

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. *Reflète les meilleures prévisions du total des dépenses prévues nette jusqu'à la fin de l'exercice.*
2. *Les ajustements reflètent les approbations obtenues après la Mise à jour annuelle des niveaux de référence, y compris les initiatives budgétaires.*

2.6 Principaux engagements en matière de résultats et résultats prévus

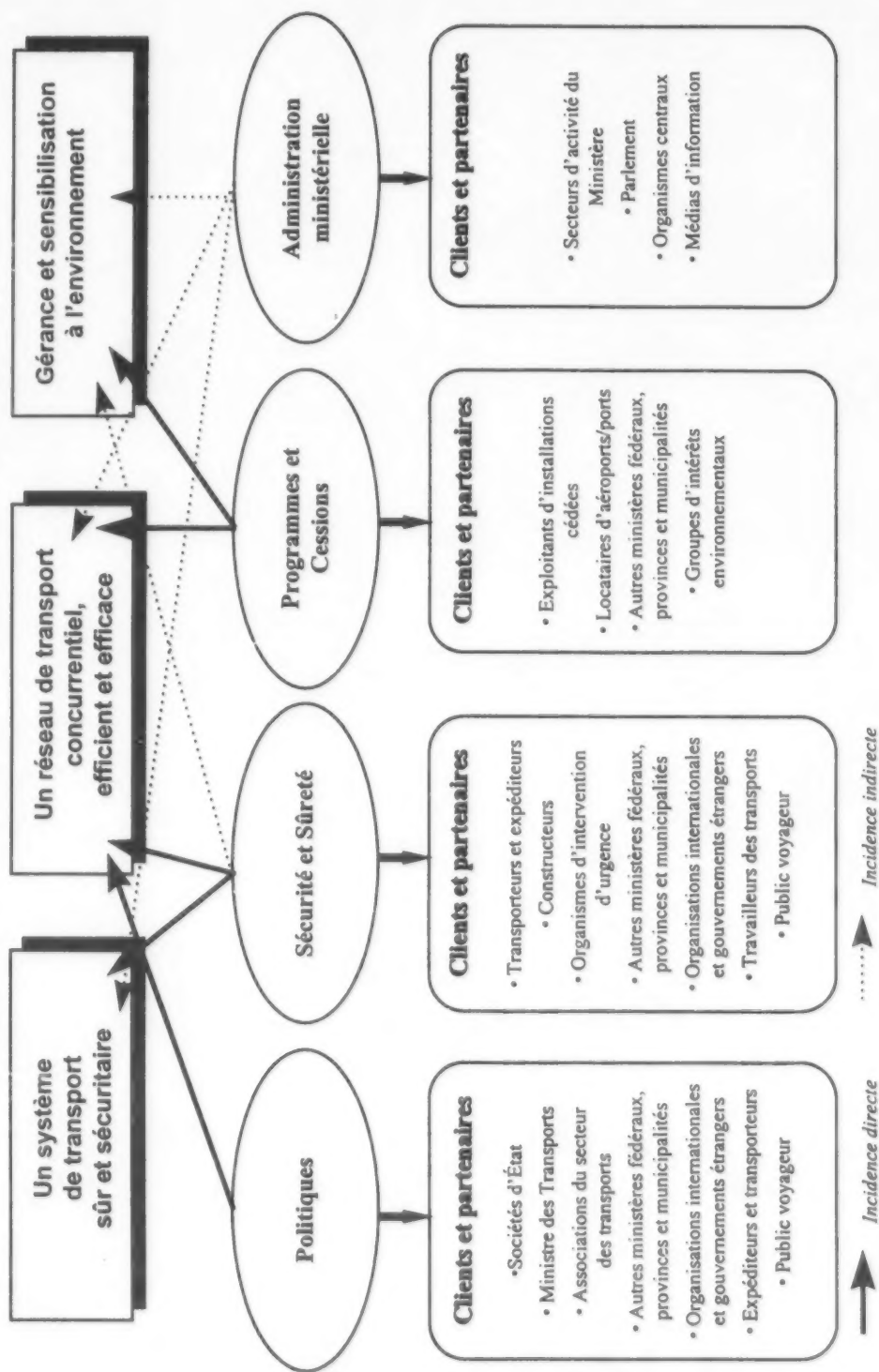
2.6.1 Tableau des principaux engagements en matière de résultats

Transports Canada	
Pour fournir aux Canadien(ne)s :	Qui se manifeste par :
UN RÉSEAU DE TRANSPORT PARFAITEMENT SÛR	<ul style="list-style-type: none"> • Un régime de réglementation simplifié, moderne et efficace; • Des lois, des règlements et des normes efficaces et harmonisés dans tous les moyens de transport; • La sensibilisation du secteur des transports aux règlements et aux normes et à leur respect; • La sensibilisation du public aux questions de sécurité; • Les statistiques et les tendances sur les accidents et la mortalité, de même que les comparaisons des taux d'accident dans le transport aérien, maritime, ferroviaire et routier, y compris le transport des matières dangereuses.
UN RÉSEAU DE TRANSPORT CONCURRENTIEL ET EFFICACE	<ul style="list-style-type: none"> • L'élimination des obstacles institutionnels et législatifs aux activités de transport; • Le transfert des coûts des contribuables aux utilisateurs; • Un barème de droits équitable fondé sur les coûts actuels de la prestation des services; • La cession et la commercialisation de la plupart des activités restantes; • L'exploitation efficace des aéroports, ports et havres éloignés; • Les résultats de l'enquête sur la satisfaction de la clientèle; • La rentabilité commerciale et financière et les niveaux de compétitivité des services de transport.
GÉRANCE ET SENSIBILISATION À L'ENVIRONNEMENT	<ul style="list-style-type: none"> • Un système de gestion de l'environnement au titre des activités de Transports Canada; • Une stratégie durable et efficace du transport; • L'administration efficace des baux aéroportuaires, des sites de navigation et de l'entente de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent.

2.6.2 Contribution de chaque secteur d'activité aux principaux engagements en matière de résultats

Les quatre secteurs d'activité s'efforcent de permettre au Ministère de s'acquitter de ses principaux engagements en matière de résultats. Ce tableau illustre la contribution principale de chaque secteur d'activité aux principaux engagements en matière de résultats et propose un échantillonnage des principaux clients et partenaires mis en cause.

PRINCIPAUX ENGAGEMENTS EN MATIÈRE DE RÉSULTATS



2.6.3 Compte rendu des résultats – Cadre de rendement

Le rendement de Transports Canada sera établi et mesuré selon trois niveaux de résultats distincts. Chaque niveau repose sur le précédent, en commençant par les activités opérationnelles et de gestion qui aboutissent à des changements de comportement et, en définitive, aux résultats de niveau supérieur (État). Il s'ensuit naturellement que les indicateurs de rendement utilisés pour chaque niveau sont différents. Les trois niveaux peuvent se définir ainsi :

UN – RÉSULTATS DIRECTS (OPÉRATIONNELS ET DE GESTION)

Le premier niveau de rendement porte sur les **résultats opérationnels et de gestion** ou sur les aboutissements directs qui résultent des procédés, des ressources et des activités du Ministère. L'élément central est ce qui a été fourni, de quelle façon et à quel prix, facteurs sur lesquels les organismes du Ministère exercent un contrôle direct. À ce niveau, les indicateurs de rendement ont un rapport avec les coûts, la ponctualité, la qualité et la quantité.

DEUX – RÉSULTATS INTERMÉDIAIRES (CHANGEMENT DE COMPORTEMENT)

Le deuxième niveau se rapporte à l'incidence que les activités ou les services du Ministère ont sur le **comportement des principaux groupes cibles**. L'élément central du rendement est d'innover avec les principaux protagonistes du réseau de transport et d'influer sur les changements de comportement souhaités dont on s'attend à ce qu'ils aboutissent à un « état » amélioré. Ces engagements peuvent être exprimés comme continuum axé sur les changements escomptés au niveau de la prise de conscience, du savoir, des perceptions, de l'acceptation, des aptitudes/capacités et de l'adoption par les principaux intervenants et coexécutants désignés. À ce niveau, les indicateurs de rendement reflètent les changements visibles (prise de conscience, capacité, actions) chez les individus, les organismes et les secteurs de la société.

TROIS – RÉSULTATS FINALS (AU NIVEAU DE L'ÉTAT)

Le résultat final du rendement du Ministère a trait à sa contribution à l'**état des transports canadiens** et à leurs incidences. Ce niveau se rapporte au réseau national de transport en termes de sécurité et d'efficacité, à sa contribution à la prospérité du Canada, à la protection de l'environnement et à l'encouragement de la durabilité de l'environnement. Les résultats de ce troisième niveau ne subissent que l'influence indirecte de Transports Canada. Quantité d'autres protagonistes et facteurs contributifs entrent en jeu dans l'atteinte de ces résultats finals. Des indicateurs de rendement comme les accidents et les victimes refléteront doublement la raison d'être du Ministère et son atteinte des objectifs stratégiques.

Remarque : Le Ministère a fait l'effort concerté de définir la logique du rendement de toutes ses grandes initiatives. Il reconnaît que la prochaine mesure consiste à établir des cibles et des mesures aux trois niveaux des résultats. C'est pourquoi le Ministère en est aux étapes préliminaires de l'élaboration d'un système détaillé de mesure du rendement. Dans la mesure du possible, des exemples d'éventuelles mesures sont indiqués dans le corps de ce rapport.

3.0 Plans, résultats et ressources

3.1 Politiques

Objectif du secteur d'activité

Des politiques qui appuient un réseau de transport canadien concurrentiel et efficace.

Description du secteur

Ce secteur est chargé d'élaborer les politiques et les modifications législatives sur les transports qui contribuent à l'efficacité du réseau de transport canadien. Il surveille également et analyse le réseau de transport et se livre à des études économiques et des évaluations de programmes.

Dépenses prévues par secteur d'activité				
Secteur d'activité milliers \$)	Dépenses réelles 1999-2000 ¹	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Politique sur les transports*	296 329	295 350	274 471	273 882
Surveillance et analyse du réseau	13 169	11 199	10 236	9 985
Total des dépenses prévues	309 498	306 550	284 708	283 867
* Englobe les sociétés d'État suivantes :				
VIA Rail Canada Inc.	170 304	170 304	170 304	170 304
Marine Atlantique Inc.	28 578	48 378	36 378	36 378
Total des sociétés d'État	198 882	218 682	206 682	206 682
Équivalents à temps plein	205	193	193	191

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. Reflètent les meilleures prévisions des dépenses prévues totales à la fin de l'exercice.

Conjoncture d'exploitation

Le secteur d'activité des Politiques joue un rôle clé dans la surveillance du réseau canadien de transport (voir encadré marginal pour une définition). C'est lui en effet qui doit répertorier et analyser les tendances qui ont une incidence sur les transports au Canada et s'occuper de l'élaboration de politiques pour répondre aux besoins recensés. Il faut signaler toutefois que, si le secteur des Politiques remplit ce rôle en analysant les questions sous l'angle de leur impact sur l'économie canadienne, le secteur des Programmes et Cessions assume lui aussi un rôle de surveillance sous le rapport des activités des réseaux aéroportuaires et portuaires.

Surveillance du système désigne la surveillance de « l'état » des infrastructures de transport du Canada dans leur ensemble (ports, aéroports et réseaux routiers nationaux) et la détermination des besoins stratégiques futurs pour assurer un niveau de service approprié pour tous les Canadiens.

Le secteur d'activité des Politiques est chargé d'élaborer les politiques des transports, notamment des transports de surface ferroviaires et routiers, du transport aérien national et international et du transport maritime. Le rôle de ce secteur s'étend également aux relations ministérielles, comme l'élaboration de la politique sur le commerce des transports, la coopération sur les questions de transport technique à l'échelle internationale, la gestion des relations du Ministère avec d'autres gouvernements (provinciaux et étrangers) et la promotion de l'accessibilité dans les transports.

Ce secteur doit adopter une position prévoyante pour bien positionner le secteur canadien des transports pour l'avenir. Quantité de facteurs façonneront le réseau de transport canadien de l'avenir et les politiques qui détermineront son développement (mondialisation, intégration des économies nord-américaines, sensibilisation accrue aux impératifs du développement durable, passage à une économie du savoir, rôle accru des technologies et du commerce électronique et augmentation des besoins en matière d'infrastructures).

Ce secteur doit donc s'attendre à subir des pressions au cours de la période de planification à cause du vaste éventail de questions qui nécessitent une attention soutenue. Mentionnons entre autres la restructuration ordonnée des compagnies aériennes du Canada, le refaçonnement du système de manutention et de transport du grain pour lui donner une vocation plus commerciale qui réponde aux besoins des Canadiens, le lancement d'un examen de la *Loi sur les transports au Canada*, l'élaboration d'un programme d'infrastructures fédérales, l'examen de la situation financière de VIA Rail et la mise en oeuvre du plan du Canada relatif aux systèmes intelligents de transport.

Ce secteur présentera en outre trois projets de loi — la Loi sur la restructuration des compagnies aériennes, la Loi sur le transport du grain et la Loi sur la responsabilité maritime — de même que des modifications à la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes*. La Loi sur la restructuration des compagnies aériennes (présentée dans la Chambre le 17 février 2000 comme le projet de loi C-26) pour que la restructuration des compagnies aériennes du Canada se fasse de manière ordonnée et perturbe le moins possible les collectivités, le public voyageur et les employés des compagnies, tout en préservant la compétitivité du marché et la rentabilité de l'industrie. La Loi sur le transport du grain sera présentée d'ici juin 2000 pour que le système de manutention du grain encourage la responsabilisation, la concurrence et l'efficacité. Une Loi sur la responsabilité maritime sera présentée en vue de promouvoir un réseau de transport maritime efficace et économiquement rentable en assurant le dédommagement suffisant et rapide des victimes en cas d'accident dans ce secteur. En outre, les modifications apportées à la *Loi dérogatoire sur les conférences maritimes* permettront de rationaliser l'administration de la loi et de stimuler un climat d'exploitation plus concurrentiel dans les armements réguliers (voir section 4.1 pour d'autres précisions sur ces initiatives législatives).

Que faisons-nous pour nous acquitter de nos principaux engagements en matière de résultats?

1. Examen de la *Loi sur les transports au Canada*

La *Loi sur les transports au Canada* (LTC) stipule que le ministre des Transports doit procéder à un examen détaillé de la loi et de toute autre législation qui s'y rattache relevant des responsabilités du ministre. Cet examen, qui doit débiter d'ici le 1^{er} juillet 2000 et être terminé en l'espace d'un an, se fera avec le concours des acheteurs et des fournisseurs de services de transport. L'objectif est d'évaluer si la législation

« procure aux Canadiens un réseau de transport efficace, flexible et abordable » et de déterminer les modifications statutaires qui s'imposent.

Résultats directs

- Nomination d'une ou de plusieurs personnes (avant le 20 juin 2000) chargées de procéder à l'examen détaillé de la LTC et de toute autre législation qui s'y rattache.
- Consultations avec les acheteurs et les fournisseurs de services de transport et d'autres personnes compétentes.
- Évaluation de la mesure dans laquelle cette loi procure aux Canadiens un réseau de transport efficace, flexible, accessible et abordable.
- Présentation du rapport final devant la Chambre des communes avant le 30 juin 2001.
- Modification de la législation et cadre administratif approprié approuvé par le Parlement.

Résultats intermédiaires

- Sensibilisation accrue des intervenants aux changements et meilleure compréhension et acceptation de ces changements.

Résultats finals

- Un réseau de transport efficace, flexible et abordable pour les Canadiens grâce à la LTC.

2. Systèmes intelligents de transport

Les technologies émergentes de l'informatique, de la détection et des communications (connues sous l'appellation de systèmes intelligents de transports [SIT]) ouvrent de nouvelles possibilités qui, ensemble, devraient permettre de relever les nombreux défis auxquels sont confrontés les transports au Canada. De la même façon que l'autoroute de l'information transforme radicalement notre société et notre économie, les SIT risquent de transformer la façon dont nous construisons, gérons et exploitons les systèmes de transport terrestre. Ces systèmes fournissent à l'industrie des transports des instruments novateurs et efficaces qui contribuent à améliorer ses modes de fonctionnement traditionnels. Grâce au fait qu'ils permettent d'intégrer les usagers, les véhicules et les infrastructures, les SIT permettent à ces éléments d'échanger des informations afin de mieux gérer et utiliser les ressources disponibles. Et le Canada possède quelques-unes des compagnies les plus avant-gardistes de ce secteur en pleine évolution. Même si les applications des SIT ne permettent pas de résoudre tous les problèmes de transport terrestre, ils offrent des outils pratiques et efficaces pour tenter de surmonter les difficultés croissantes auxquelles le secteur fait face.

Résultats directs

- Établissement de partenariats avec tous les paliers de gouvernement, le secteur privé, SIT Canada, le milieu universitaire et les consommateurs afin d'élaborer, de promouvoir et de mettre en oeuvre le plan SIT du Canada.
- Conception d'une architecture SIT pour le Canada et participation à l'élaboration des normes internationales.
- Élaboration d'un plan de recherche-développement quinquennal pour les projets à vocation industrielle.
- Cofinancement du déploiement des SIT et des projets d'intégration.
- Appui des projets SIT aux frontières internationales.
- Leadership et soutien à l'échelle mondiale pour faire avancer l'application et la compatibilité des technologies SIT.
- Partenariat avec SIT Canada pour appuyer le développement et le déploiement des SIT au Canada.

<i>Ressources (milliers \$)</i>	
2000-01	2001-02
1 500	1 500
500	
250	250
2 250	1 750

Résultats intermédiaires

⇒ *USAGERS, EXPLOITANTS, AMG, SECTEUR DES TRANSPORTS, PUBLIC –*

- Utiliser les systèmes de transport intégrés.
- développer et financer les technologies intégrées.
- Accepter les normes et l'architecture.
- Saisir les possibilités d'améliorer le système.

⇒ *FOURNISSEURS –*

- Concevoir des systèmes et des technologies intégrés.
- Accepter les normes internationales et l'architecture canadienne.

Résultats finals

- Plus grande fluidité de la circulation et amélioration de la mobilité dans les couloirs congestionnés, tout en les rendant plus sûrs et écologiquement plus rationnels.
- Amélioration des correspondances intermodales et du traitement des voyageurs et des marchandises au franchissement des frontières internationales.
- Productivité accrue grâce à l'amélioration de l'efficacité et de la fiabilité des activités de transport pour les usagers, les pourvoyeurs de services, les exploitants et les organes de réglementation.

3. Politique maritime nationale

La *Loi maritime du Canada* (LMC), qui autorise la mise en oeuvre de la Politique maritime nationale, porte création d'un réseau national de ports comprenant les **Administrations portuaires canadiennes** (APC) gérées de manière autonome. La loi rationalise le régime de réglementation des nouvelles APC et dissout la Société canadienne des ports (prévue pour le printemps 2000). En 1999, 17 des 18 ports destinés à devenir des APC ont accédé à ce nouveau statut. Outre les 18 ports d'origine, le Ministère a reçu de la part de deux autres ports (Belledune et Oshawa) une demande de statut d'APC. Il faut signaler que le secteur des Politiques et celui des Programmes et Cessions assument des rôles qui

s'épaulent mutuellement dans la mise en oeuvre de la Politique maritime nationale au sujet des ports (voir p. 28 pour d'autres précisions sur les ports).

La LMC prévoit également la commercialisation de la **voie maritime du Saint-Laurent**. C'est à cette fin que la voie maritime est aujourd'hui exploitée par la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent (CGVMSL), groupe sectoriel privé à but non lucratif, même si le gouvernement continue d'être propriétaire des immobilisations. La société est tenue de respecter les cibles négociées en matière de coûts et elle doit également percevoir une augmentation annuelle des péages de 2 %. L'exploitation efficace de la voie maritime donnera le droit à la société de décréter des baisses futures des péages qui profiteront à tous les usagers.

Outre son impact sur le réseau portuaire et la voie maritime du Saint-Laurent, la Politique maritime nationale a donné lieu à diverses initiatives visant à réduire les coûts et à accroître l'efficacité des **services de traversiers** dans l'est du Canada. À cette fin, à l'issue de l'examen mené en 1999 sur les services de traversiers à destination de Terre-Neuve, un traversier supplémentaire sera fourni par Marine Atlantique Inc. pour réduire les pressions qui s'exercent sur la flotte actuelle.

Résultats directs

- Évaluation des demandes de lettres patentes supplémentaires pour les APC existantes ainsi que des nouvelles demandes de statut d'APC.
- Surveillance de la rentabilité du réseau portuaire national.
- Cadre d'évaluation du rendement du nouveau réseau portuaire par rapport aux objectifs de la LMC.
- Surveillance de la CGVMSL par rapport à l'entente de gestion signée avec la corporation.
- Protection du niveau de renouvellement des actifs de la voie maritime.
- Surveillance des activités des traversiers.
- Surveillance de la fourniture d'un traversier supplémentaire par Marine Atlantique Inc.

Résultats intermédiaires

- Les APC officient selon des principes commerciaux (c.-à-d. vocation commerciale accrue).
- Niveaux de service appropriés tels que définis par la collectivité locale et les besoins locaux.
- Exploitation efficace de la voie maritime par la CGVMSL.

Résultats finals

- Baisse du fardeau que représente pour le contribuable fédéral l'exploitation des ports canadiens.
- Réseau portuaire national suffisant, sûr, efficace, concurrentiel et respectueux de l'environnement.

4. Surveillance du réseau de transport canadien

L'évolution de l'offre et de la demande dans le secteur des transports est constante sur le marché. Ces changements ont une incidence sur la conjoncture concurrentielle qui prévaut dans le secteur des transports, aussi bien dans chaque mode qu'entre les modes. Les forces concurrentielles entrent également en jeu dans les différents secteurs qui utilisent les services de transport, et ces forces stimulent à leur tour la demande de ces services en plus d'influer sur leurs besoins. Au moindre revirement de la demande et des

besoins, les entreprises de transport en subissent les contrecoups, du moins à court terme et souvent même à long terme.

Il importe dans l'optique des politiques de surveiller les multiples sources de changement qui ont un effet sur le réseau de transport. Lorsqu'on comprend les sources (c.-à-d. les forces motrices et leur impact sur les transports), on arrive mieux à déterminer où il faut opérer des ajustements dans le cadre politique et réglementaire afin de refléter les nouvelles pressions qui s'exercent sur les transports. Mais cette surveillance nécessite des instruments d'information et d'analyse. À mesure que les questions évoluent, changent ou deviennent de plus en plus complexes, les informations nécessaires doivent être revues pour assurer qu'elles gardent de leur pertinence pour les problèmes et les défis auxquels se heurte le secteur des transports. Il faut donc des systèmes de traitement ponctuel des données pour assurer une surveillance efficace. Les résultats de la surveillance doivent ensuite être diffusés dans le *Rapport annuel sur les transports au Canada*.

Résultats directs

- Élaboration de profils des produits et des secteurs.
- Validation de données sur les transports (p. ex. statistiques sur le transport aérien et autres systèmes de données sur les transports).
- Règlements régissant la collecte des données tout en minimisant les rapports que doivent produire les intervenants.
- Rapport annuel de Transports Canada sur l'état des transports au Canada, selon les prescriptions de la LTC.
- Soutien analytique (p. ex. Table de concertation sur les transports et les changements climatiques, examen du système de manutention et de transport du grain et stratégie sur les transports terrestres).
- Suivi des activités du trafic modal (marchandises et passagers), de la consommation d'énergie du secteur des transports, du bilan financier des intervenants et des coûts de chaque moyen de transport.
- Surveillance des changements qui surviennent dans la structure des activités modales (p. ex. faillites, fusions, acquisitions, nouveaux venus, investissements publics et privés); cartographie du réseau de transport et des changements d'utilisation (p. ex. densité de la circulation).
- Collecte directe d'informations ou en vertu de partenariats établis avec d'autres organismes (comme Statistique Canada).

<i>Ressources (milliers \$)</i>	
2000-01	2001-02
1 600	1 600
55	60
439	250
3 394	3 310

Résultats intermédiaires

⇒ AMG, AUTRES GOUVERNEMENTS, USAGERS, TRANSPORTEURS, EXPLOITANTS D'INFRASTRUCTURES –

- Prise de conscience, compréhension et acceptation des facteurs qui ont une incidence sur le réseau de transport et recensement des problèmes de capacité et des stratégies.

- Meilleure compréhension de l'impact des initiatives, des politiques et des règlements gouvernementaux sur le réseau de transport.
- Application des changements apportés au système de transport par d'autres pays.

Résultats finals

- Un réseau de transport efficace et concurrentiel reposant sur l'élaboration de politiques et de programmes et sur l'analyse et l'information économiques.

3.2 Programmes et cessions

Objectif du secteur

Alléger le fardeau que représente pour le contribuable fédéral l'exploitation des réseaux portuaires et aéroportuaires canadiens en en cédant les titres de propriété et (ou) l'exploitation à des organisations locales, tout en assurant l'existence ininterrompue de systèmes suffisants, sûrs, efficaces et respectueux de l'environnement.

Description du secteur

Ce secteur joue un rôle important en matière de gérance en plus de négocier la cession des ports et des aéroports. Il exploite les sites jusqu'à leur cession, administre les programmes de construction de routes et de ponts, exerce les fonctions de propriétaire des ports, aéroports, ponts et sites du système de navigation aérienne et gère également le portefeuille immobilier du Ministère. Du côté environnemental, ce secteur assume un rôle dirigeant au sein du gouvernement fédéral et du secteur des transports au sujet des transports durables.

Dépenses prévues par secteur				
Secteur d'activité (milliers \$)	Dépenses réelles 1999-2000 ¹	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Aéroports	(98 592)	(67 629)	(90 192)	(69 443)
Ports	43 283	79 611	29 109	2 603
Transports de surface*	229 798	289 493	248 651	151 639
Environnement	5 883	4 404	3 579	3 579
Total des dépenses prévues	180 373	305 879	191 147	88 378
* Englobe la société d'État suivante :				
Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	28 029	122 141	93 469	37 794
Équivalents temps plein	690	503	310	310

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. Reflètent les meilleures prévisions des dépenses prévues totales à la fin de l'exercice.

Conjoncture d'exploitation

Tandis que Transports Canada se départit de son rôle de propriétaire et d'exploitant des infrastructures de transport pour assumer celui de décideur, d'organe de réglementation et de propriétaire, d'autres entités (comme les aéroports et les ports cédés, d'autres ministères gouvernementaux et paliers de gouvernement, le secteur privé et certaines organisations internationales) jouent un rôle de plus en plus important pour l'aider à s'acquitter de ses principaux engagements en matière de résultats. Par le biais de l'Examen des baux des Administrations aéroportuaires locales (AAL), nous collaborons avec les principaux intervenants (comme les Administrations aéroportuaires locales/canadiennes, le Conseil des aéroports du Canada et l'Association du transport

aérien du Canada) en vue de **peaufiner et de nouer de nouveaux rapports** dans la conjoncture postérieure aux cessions. Pour tenter de régler le problème des changements climatiques, nous collaborons de près avec les Nations Unies, l'Organisation de coopération et de développement économiques, les ministres des Transports d'Europe et l'Organisation de l'aviation civile internationale, pour ne nommer que ceux-ci.

Au nombre des fonctions qui échoient à Transports Canada dans la période postérieure aux cessions, mentionnons la nécessité de surveiller le rendement et les opérations de diverses entités (comme les aéroports du Réseau national d'aéroports ou les Administrations portuaires canadiennes) et leur respect des ententes de cession ou d'exploitation pertinentes. Le Ministère continue de s'assurer que le réseau de transport est concurrentiel et efficace en en assurant la **surveillance** du système peut revêtir plusieurs formes, comme des analyses spéciales régulières (Examen des baux des AAL), l'examen du plan d'activités d'une entité, des analyses de la documentation, des sondages et des rétroactions de l'industrie/clients et la surveillance des opérations commerciales (comme en témoignent les assemblées générales annuelles, les consultations du public et l'accès du public aux plans), de même que des infractions aux lois fédérales, provinciales ou locales.

Le secteur d'activité des Programmes et Cessions est confronté à un certain nombre de défis en dehors de sa sphère d'influence directe, et ceux-ci risquent d'influer sur sa capacité à s'acquitter de ses engagements. Même si les cessions d'aéroports approchent de leur terme, les cessions de ports n'en sont qu'à mi-chemin. Les deux **programmes de cessions** ont été touchés par la nécessité de trouver des partenaires consentants et de répondre aux intérêts de tierces parties, notamment les revendications territoriales autochtones et les positions des provinces. Ces préoccupations demeureront un défi pour le Ministère et pour le programme de cessions portuaires en particulier.

Les activités dans le secteur des transports ont quantifié d'incidences sur l'environnement qui vont des changements climatiques au smog et à l'appauvrissement de la couche d'ozone, ce qui affecte l'air, la terre et l'eau de tout le Canada. Ces facteurs ont aussi des impacts sur la santé et la qualité de vie de l'être humain. Transports Canada a pris l'engagement de stimuler les **transports durables** au Canada, afin d'atténuer les incidences des activités du secteur des transports sur l'environnement. Cependant, les efforts visant à assurer la durabilité des transports, grâce à des mesures sur les changements climatiques et sur d'autres fronts, subissent l'influence d'un certain nombre de facteurs à l'échelle nationale et internationale. Sur le plan intérieur, il faut tenir compte des problèmes de juridiction entre le fédéral et les provinces et des limites du mandat de Transports Canada. Sur l'échiquier international, le Canada est directement touché par les sources de pollution à l'extérieur de ses frontières, ce qui le rend tributaire des mesures prises par d'autres pays et organismes internationaux. Il n'en reste pas moins que Transports Canada entend continuer à prôner la durabilité des transports au Canada. À cette fin, le Ministère a à sa disposition la Stratégie de développement durable (SDD). En décembre 2000, le Ministère déposera devant le Parlement sa deuxième SDD. Il commencera par consulter les Canadiens pour mieux connaître leur opinion à cet égard (voir section 4.2, à partir de la p. 55, pour d'autres précisions sur la SDD actuelle).

Remarque : Le secteur d'activité des Programmes et Cessions travaille à l'élaboration d'un système de mesure du rendement. La première mesure qu'il a prise à ce titre a été d'établir la logique du rendement de toutes ses grandes initiatives. Quelques exemples d'éventuelles mesures du rendement figurent dans cette section. À mesure que les travaux avancent, il se peut que ces exemples doivent être écartés ou, au contraire, peaufinés.

Que faisons-nous pour nous acquitter de nos principaux engagements en matière de résultats?

1. Aéroports

Aux termes de la **Politique nationale des aéroports** de 1994 (PNA), à propos de laquelle on trouvera des précisions sur le site Web du Ministère, tous les aéroports de Transports Canada, à l'exception des aéroports éloignés, doivent être cédés à des exploitants locaux. L'un des objectifs primordiaux de cette politique est de préserver un Réseau national d'aéroports (RNA) suffisant tout en confiant les décisions à prendre à des exploitants locaux qui sont mieux placés pour faire concorder les besoins locaux avec la réalité économique. Sur les 136 aéroports, à l'exception des aéroports éloignés, qui appartenaient à l'origine à Transports Canada ou dont le Ministère assurait l'exploitation ou le financement, 104 ont été cédés (à la fin de décembre 1999). Les aéroports les plus grands et les plus achalandés qui forment le RNA sont cédés aux Administrations aéroportuaires canadiennes par voie de bail (les quatre premiers ont été cédés à des Administrations aéroportuaires locales), alors que les aéroports hors RNA de taille moins importante sont mis en vente auprès d'intérêts communautaires locaux. Certaines cessions sont retardées à cause de l'intérêt manifesté par des tiers ou du besoin de parvenir à l'autonomie financière, mais l'on s'attend toujours à ce que tous les aéroports, à l'exception des aéroports éloignés, soient cédés d'ici le 31 mars 2001.

Partie intégrante de la PNA, le **Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires** (PAIA) octroie des fonds aux aéroports admissibles pour les aider à financer leurs immobilisations ayant trait à la sécurité, à la protection des actifs et à la baisse des coûts. Une évaluation quinquennale du PAIA a eu lieu en 1999-2000 et a confirmé qu'il fallait préserver ce programme sous sa forme actuelle.

En 1997, le Ministère a entrepris un examen détaillé des baux des AAL de Vancouver, Calgary, Edmonton et Montréal. L'examen a porté sur des questions comme la rentabilité financière, les pratiques de fixation des prix, la gestion, la gérance de l'environnement et la sécurité. Il a organisé des consultations publiques avec les principaux intervenants et procédé à l'analyse et à l'élaboration de politiques. Même si la conclusion générale est que la PNA a été un succès retentissant et que les AAL fonctionnent fort bien, un certain nombre d'enjeux stratégiques se sont dégagés de cet examen. Pour tenter de les résoudre, le Ministère élaborera un cadre stratégique détaillé qui régira les rapports à long terme entre Transports Canada et les aéroports du RNA après leur cession. Les changements d'ordre stratégique visent avant tout à améliorer la transparence, les méthodes de fixation des prix et le cadre redditionnel des administrations aéroportuaires. Les décisions finales seront prises au printemps 2000 et mises en oeuvre ultérieurement.

Résultats directs

- Relever les défis qui entraînent des retards dans le programme de cessions d'aéroports.
- Céder les aéroports restants selon l'échéancier prescrit.
- Surveiller le réseau national d'aéroports.
- Administrer les conventions de bail et en surveiller la conformité.
- Assurer la gestion du PAIA en en faisant l'évaluation suivie et en en assurant le financement.

Les mesures de rendement peuvent porter sur :

- ✓ le nombre d'aéroports cédés;
- ✓ le nombre et le coût des projets approuvés dans le cadre du PAIA;
- ✓ le nombre et le coût des aéroports exploités.

- Continuer d'exploiter les aéroports éloignés et les aéroports qui n'ont pas encore été cédés.

Résultats intermédiaires

- Adoption par les exploitants locaux d'une démarche commerciale.
- Niveaux de service appropriés, selon les vœux de la collectivité locale et les besoins locaux.
- Respect des conventions de bail et des politiques gouvernementales par les aéroports RNA et NAV CANADA.

Les mesures de rendement peuvent porter sur :

- ✓ le niveau de conformité;
- ✓ la rétroaction de l'industrie/clients et les sondages.

Résultats finals

- Allègement du fardeau que représente pour le contribuable fédéral l'exploitation des aéroports canadiens.
- Réseau national d'aéroports suffisant, sûr, efficace et respectueux de l'environnement.

Les mesures du rendement peuvent porter sur :

- ✓ le niveau de respect de la législation;
- ✓ les résultats de la surveillance du système.

2. Ports

L'un des principaux objectifs de la **Politique maritime nationale** est de préserver un réseau portuaire national tout en confiant les décisions à des exploitants locaux qui sont en meilleure posture pour faire concorder les besoins locaux avec la réalité économique. Il faut signaler que le secteur des Programmes et Cessions (P et C) et celui des Politiques assument des rôles qui s'appuient mutuellement dans la mise en oeuvre de la Politique maritime nationale au sujet des ports (p. 21, pour d'autres précisions sur les ports). Le secteur P et C joue un rôle actif (encore qu'indépendant) en ce qui concerne bon nombre des activités des Administrations portuaires canadiennes (APC), notamment l'évaluation et l'approbation des transactions immobilières. De plus, tous les ports régionaux et locaux, à l'exception de ceux qui sont désignés comme ports éloignés, doivent être cédés à des exploitants locaux d'ici la fin de 2001-2002. Sur les 549 ports exploités à l'origine par Transports Canada, 357 ont été cédés, démolis ou ont perdu leur statut de port public (à la fin de décembre 1999). Le Ministère continue de céder les ports restants à des intérêts locaux et à opérer des cessions en bloc aux gouvernements provinciaux. Certaines cessions continuent d'être retardées par le besoin de répondre aux intérêts de tierces parties (comme les revendications territoriales autochtones et les positions des provinces).

Un **Fonds de cession des ports** d'une valeur de 125 millions \$ (voir encadré marginal pour la définition) a été créé en vue d'octroyer des crédits à d'autres groupes pour faciliter le processus de cession. Par ailleurs, un **Fonds de transfert des ports**

Le Fonds de cession des ports aide les parties intéressées à assumer l'exploitation des ports locaux et régionaux en leur octroyant des crédits pour mener des études de faisabilité avant la cession, des opérations d'assainissement de l'environnement et apporter les améliorations nécessaires pour que les biens-fonds existants respectent un niveau de sécurité ou des normes d'exploitation minimums.

Le Fonds de transfert des ports appuie les activités ministérielles nécessaires aux cessions, notamment en ce qui concerne les coûts administratifs et juridiques de même que les études et les relevés environnementaux.

d'une valeur de 40 millions \$ (voir encadré marginal pour une définition) a été constitué en vue de financer les activités ministérielles à l'appui du processus de cession.

Résultats directs

- Réplique aux défis qui entravent le parachèvement de la cession des ports locaux et régionaux par des consultations proactives et des négociations, s'il y a lieu.
- Cession des ports régionaux et locaux restants avant la fin de 2001-2002.
- Administration du Fonds de cession des ports et du Fonds de transfert des ports.
- Surveillance de la conformité des APC avec les lettres patentes et la LMC.
- Gestion et exploitation dans le respect des niveaux budgétaires des ports publics qui n'ont pas encore été cédés et des 34 ports désignés comme ports éloignés.

Les mesures de rendement peuvent porter sur :

- ✓ le nombre de ports cédés;
- ✓ le montant des déboursés du FCP;
- ✓ le respect des normes de service internes;
- ✓ le nombre et le coût des ports exploités.

Résultats intermédiaires

- Conformité des APC avec les lettres patentes et la LMC.
- Les exploitants locaux adoptent une démarche commerciale.
- Niveaux de service appropriés, selon les vœux de la collectivité locale et les besoins locaux.
- Acceptation par des intérêts locaux des titres de propriété et de la responsabilité des ports.

Les mesures de rendement peuvent porter sur :

- ✓ le niveau de conformité;
- ✓ les rétroactions de l'industrie/clients.

Résultats finals

- Allègement du fardeau que fait peser sur le contribuable fédéral l'exploitation des ports canadiens.
- Réseau national de ports suffisant, sûr, efficace et respectueux de l'environnement.

Les mesures de rendement peuvent porter sur :

- ✓ les changements des affectations budgétaires nécessaires à l'exploitation des ports;
- ✓ les résultats de la surveillance du système.

3. Routes et ponts

Routes. Transports Canada reconnaît que les routes revêtent de l'importance pour tous les Canadiens. La mobilité des personnes et des marchandises d'un océan à l'autre est essentielle à notre qualité de vie et à l'expansion ininterrompue de notre économie. Transports Canada joue un rôle de premier plan dans ce secteur, par l'exécution d'une série d'ententes fédérales-provinciales à coûts partagés dont le but est de moderniser le réseau routier national.

Même si la plupart des programmes de financement des routes en vigueur approchent de leur terme, Transports Canada contribuera la somme de 150 millions \$ entre 2000 et 2001 en vertu de cinq ententes conclues avec trois provinces dans le cadre de projets d'infrastructures routières provinciales. Ces ententes procurent aux provinces la capacité financière d'améliorer et de moderniser leurs infrastructures routières. L'année prochaine, cela englobera par exemple une contribution de 34 millions \$ visant à moderniser la route transcanadienne à Terre-Neuve et une autre de 58 millions \$ visant à améliorer le réseau routier du Nouveau-Brunswick. Grâce aux ententes de partage des coûts du réseau

routier, le Ministère peut s'assurer que tous les projets financés sont conformes aux lois fédérales et provinciales applicables sur les évaluations environnementales. Le Ministère préside également le Comité interministériel des routes, qui assume le rôle de coordonnateur avec d'autres ministères fédéraux pour trouver de nouvelles initiatives et rendre compte du total des dépenses engagées par le gouvernement fédéral dans le réseau routier.

Ponts. Au cours des années à venir, Transports Canada entend élaborer avec le concours d'autres ministères fédéraux une stratégie de regroupement visant un certain nombre de ponts et d'axes routiers fédéraux. Transports Canada contribue actuellement la somme de 19 millions \$ étalée sur trois ans (à compter de 1998-1999) pour la réfection du pont Victoria à Montréal, qui a été confiée à la Compagnie des chemins de fer nationaux du Canada (CN). Le Ministère assure par ailleurs la surveillance et l'administration du contrat d'exploitation du pont de la Confédération.

Résultats directs

- Administration des ententes de financement à coûts partagés du réseau routier (notamment négociation des changements, visite des sites, respect des lois environnementales).
- Administration et participation aux programmes fédéraux sur les ponts, comme en témoigne le déblocage de crédits pour remettre en état le pont Victoria à Montréal.

Les mesures de rendement peuvent porter sur :

- ✓ le nombre de ponts exploités;
- ✓ les coûts d'exploitation des ponts;
- ✓ le coût et le nombre des ententes de financement du réseau routier.

Résultats intermédiaires

- Poursuite des programmes d'infrastructures routières provinciales.
- Respect par les provinces des ententes de financement
- Respect contractuel des ententes d'exploitation (p. ex. gestion du pont de la Confédération).

Les mesures de rendement peuvent porter sur :

- ✓ le niveau de conformité.

Résultats Finaux

- Des infrastructures de transport de surface suffisantes, sûres, efficaces et respectueuses de l'environnement pour le Canada.

Les mesures de rendement peuvent porter sur :


- ✓ les résultats de la surveillance du système.

4. Les transports durables

La durabilité des transports est une responsabilité que se partagent les gouvernements, le secteur privé et tous les Canadiens. Les Canadiens sont de plus en plus conscients des défis qui se posent au secteur des transports dans le domaine du développement durable et ils se tournent vers le gouvernement fédéral pour lui demander conseil. Transports Canada a pris l'engagement de promouvoir un réseau de transport durable pour les Canadiens en intégrant des paramètres environnementaux dans ses politiques, programmes et activités. On trouvera ci-après l'analyse de certaines des principales activités entreprises par le Ministère en vue de contrer les changements climatiques, de réduire le smog et de gérer les sites contaminés. Ces activités contribuent aux engagements pris par Transports Canada dans le cadre de la SDD.

A) STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Transports Canada continuera de mettre en oeuvre sa SDD qui renferme 47 engagements sous 8 enjeux principaux. On trouvera des précisions à la section 4.2 à la p. 55. En outre, le Ministère prépare sa deuxième SDD avec le concours d'autres ministères fédéraux, des principaux intervenants et du public canadien, en vue de la présenter au Parlement en décembre 2000.

 Et la Stratégie de développement durable et le Rapport sur le système de gestion de l'environnement sont accessibles sur copie papier ou sur Internet (voir p. 74).

Résultats directs

- Mise en oeuvre suivie de la SDD de 1997 et compte rendu des réalisations.
- La deuxième SDD de Transports Canada doit être déposée devant le Parlement en décembre 2000.
- Poursuite de l'exécution du programme Sur la route du transport durable (SRTD).
- Poursuite de la mise en oeuvre d'un Système de gestion de l'environnement (SGE) pour les activités internes du Ministère.

Résultats intermédiaires

- Intégration des questions de développement durable dans les politiques, les programmes et les activités du Ministère.
- Sensibilisation du secteur des transports aux questions et aux mesures à prendre pour assurer la durabilité des transports.

Résultats finals

- Un réseau de transport écologiquement plus rationnel pour les Canadiens.

B) CHANGEMENTS CLIMATIQUES (voir SDD – défi 3, pour d'autres précisions sur les changements climatiques)

Le gouvernement fédéral a réaffirmé son engagement à l'égard des cibles de Kyoto dans le discours du Trône de 1999. Le secteur des transports est celui qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre. Les prévisions actuelles incitent à croire que les émissions du secteur des transports pourraient en 2010 dépasser de 32 % les niveaux de 1990 (soit 25 % du total des émissions du Canada). Le Ministère a coparrainé avec les ministères provinciaux et territoriaux des Transports la Table sur les transports et les changements climatiques qui a reçu pour mission de recenser les mesures qu'il y a lieu de prendre pour réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports du Canada et de préparer un Exposé des options. Au mois de novembre, la Table a présenté son *Exposé des options* aux ministres des Transports et au Secrétariat national du changement climatique, remplissant ainsi son mandat qui consistait à évaluer les coûts, les avantages et les impacts de plus de 120 mesures.

L'an prochain, l'*Exposé des options* sera inséré dans les rapports des 14 autres Tables de concertation afin de contribuer à un projet de stratégie nationale sur le changement climatique qui sera soumis à l'examen des ministres de l'Environnement et de l'Énergie et, en définitive, à celui des premiers ministres. Transports Canada entend collaborer avec les provinces, les territoires et les principaux intervenants pour contribuer à la stratégie nationale sur le changement climatique.

Résultats directs

- Consultations avec les intervenants du secteur des transports au sujet de l'Exposé des options de la Table et préparation d'un document complémentaire qui sera soumis aux ministres des Transports et au Processus national du changement climatique.
- Analyse des possibilités de réduire les émissions de gaz à effet de serre et des impacts que cela aura sur les régions.
- Contribution à l'élaboration et à la mise en oeuvre d'une stratégie nationale sur le changement climatique.

Résultats intermédiaires

- Amélioration de la collecte de données ayant trait aux systèmes de transport au Canada.
- Compréhension plus approfondie des possibilités de réduire les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports.

Résultats finals

- Baisse des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports afin de contribuer à la cible nationale que le Canada s'est fixée de réduire ses émissions de 6 % par rapport aux niveaux de 1990.

C) POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE (SDD – défi 3, pour d'autres précisions sur le plan de gestion du smog)

Les sondages indiquent que les Canadiens sont de plus en plus inquiets de l'impact de la qualité de l'air sur leur santé et leur qualité de vie. Les transports contribuent pour une grande part au problème de la pollution atmosphérique. Afin d'améliorer la qualité de l'air au Canada, Transports Canada collabore avec d'autres ministères fédéraux pour élaborer la phase 3 du Plan fédéral de gestion du smog, qui est le plan de mise en oeuvre du gouvernement visant à lui permettre de respecter les normes pancanadiennes sur les particules et l'ozone.

Résultats directs

- Modification de l'Accord Canada-États-Unis sur la qualité de l'air pour tenir compte du problème de l'ozone.
- Respect des engagements pris dans le cadre du Plan fédéral de gestion du smog par le biais d'initiatives comme le coparrainage de cliniques d'inspection des émissions des véhicules et la surveillance de l'air aux aéroports canadiens (avec le concours des administrations aéroportuaires).

Résultats intermédiaires

- Sensibilisation accrue à la pollution atmosphérique et à ses incidences par la promotion de meilleures pratiques de gestion de la qualité de l'air.
- Diminution des émissions atmosphériques du secteur des transports.

Résultats finals

- Atténuation de l'impact des émissions atmosphériques du secteur des transports.
- Amélioration de la qualité de l'air pour les Canadiens.

D) ÉVALUATIONS ENVIRONNEMENTALES

Dans le cadre de l'examen quinquennal de la *Loi canadienne sur l'évaluation environnementale* (LCEE), Transports Canada collabore avec l'Agence canadienne d'évaluation environnementale, d'autres ministères fédéraux et plusieurs intervenants pour déterminer le meilleur régime d'évaluation environnementale qui convient aux projets réalisés sur les terres fédérales louées à d'autres parties. Cela visera également les projets menés dans les aéroports, les ports et sur les terres de la voie maritime du Saint-Laurent, qui ne sont pas actuellement assujettis à la LCEE.

Résultats directs

- Modifications recommandées à la LCEE.

Résultats intermédiaires

- Sensibilisation accrue des administrations aéroportuaires et portuaires et de la Corporation de gestion de la voie maritime du Saint-Laurent aux prescriptions fédérales en matière d'évaluation environnementale sur les terres qui leur sont louées.

Résultats finals

- Prévention et atténuation des dégâts causés à l'environnement par le secteur des transports.
- Atténuation des incidences du secteur des transports sur l'environnement du Canada.

E) ASSAINISSEMENT DE L'ENVIRONNEMENT

Pour s'acquitter de son engagement envers la gérance et la sensibilisation aux questions d'environnement, Transports Canada s'emploie à prévenir et à atténuer les dégâts causés à l'environnement par le secteur des transports. Cela consiste à mener des évaluations environnementales et à recenser et à gérer la contamination des biens-fonds appartenant ou ayant appartenu à Transports Canada.

Résultats directs

- Surveillance de l'assainissement des terrains qui doit avoir lieu à 11 emplacements vendus ou attribués à NAV CANADA; et élaboration de plans d'action pour assainir les terrains de 140 sites loués. Le coût de ces travaux est évalué à 10 millions \$ sur cinq ans.
- Poursuite des travaux d'assainissement du site d'enfouissement de Gloucester moyennant un coût annuel approximatif de 800 000 \$.
- Cadre opérationnel à la mise en oeuvre des politiques et des méthodes de gestion des sites contaminés.
- Base nationale de données sur les sites contaminés.
- Recommandations visant les modifications à apporter à la LCEE.

Résultats intermédiaires

- Des décideurs mieux informés.
- Recensement et gestion de tous les biens contaminés d'ici 2003.

Résultats finals

- Prévention et atténuation des dégâts causés par le secteur des transports à l'environnement.
- Atténuation de l'impact du secteur des transports sur l'environnement du Canada.

3.3 Sécurité et Sûreté

Objectif du secteur

Promouvoir la sécurité et la sûreté du réseau national de transport.

Description du secteur

Ce secteur est chargé d'élaborer les lois, les règlements et les normes à l'échelle nationale et d'assurer la surveillance, la mise à l'essai, l'inspection, la mise en application, l'éducation et les activités de recherche et développement visant à promouvoir la sécurité et la sûreté dans tous les moyens de transport. En outre, ce secteur élabore les plans de préparatifs d'urgence, garantit la sûreté des personnes qui travaillent dans les zones réglementées des aéroports et fournit également des services des aéronefs au gouvernement et à d'autres organismes de transport.

Dépenses prévues par secteur d'activité				
Secteur d'activité (milliers \$)	Dépenses réelles 1999-2000 ¹	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Sécurité multimodale	9 068	12 101	12 047	12 047
Sécurité aérienne	124 906	124 281	123 605	123 593
Sécurité maritime	34 414	32 123	30 561	30 448
Sécurité ferroviaire	20 695	20 848	20 849	20 849
Transport des marchandises dangereuses	10 605	10 419	10 419	10 419
Sécurité routière	23 242	23 797	27 047	27 047
Recherche et développement	7 921	7 032	7 032	7 032
Sûreté et préparatifs d'urgence	11 068	19 796	9 796	9 796
Services des aéronefs	21 914	32 902	25 876	23 561
Total des dépenses prévues	263 832	283 299	267 231	264 791
Équivalents plein temps	2 756	2 699	2 695	2 695

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. Reflètent les meilleures prévisions des dépenses prévues totales à la fin de l'exercice.

Conjoncture d'exploitation

La mondialisation continue de faire ressentir ses effets profonds sur ce secteur d'activité. La convergence accrue et l'harmonisation des règles, des normes et des règlements des transports obligent à parfaitement comprendre les implications pour le cadre national de réglementation des transports. Nous devons également saisir les occasions d'influer sur les initiatives internationales et les projets concertés et y participer.

La constance et la rapidité des progrès des technologies de l'information, des innovations technologiques et des informations scientifiques sur les facteurs humains n'ont fait que

complexifier la surveillance réglementaire de ce secteur d'activité. Il faut sans cesse moderniser les lois et étudier des solutions novatrices de remplacement des règlements pour faire face aux progrès technologiques. Ces changements rapides nous obligent également à fournir à nos inspecteurs des informations, des équipements, des instruments, des compétences et une formation parfaitement à jour pour leur permettre de bien fonctionner dans la nouvelle société du savoir.

Sur le plan démographique, le Ministère doit répondre aux besoins qui résultent d'une population vieillissante dans un contexte de croissance soutenue des activités de transport. Dans cette industrie, les restructurations, les fusions et autres changements commerciaux se suivent sans jamais s'arrêter de manière à maximiser les avantages découlant de la croissance économique et de l'évolution des marchés des transports. Les régimes de réglementation doivent être suffisamment flexibles et adaptables pour préserver et améliorer la sécurité tout en appuyant les possibilités de croissance économique. Alors que les **intervenants de l'extérieur** (voir encadré marginal pour une définition) ont des intérêts très divers, il existe entre eux certains points en commun (activisme croissant, examen à la loupe des mesures prises par le Ministère et demandes d'inclusion et de responsabilisation). Les consultations continueront d'être un élément crucial de nos grandes initiatives.

On peut définir un intervenant de l'extérieur comme un individu ou un groupe ayant des intérêts dans le secteur des transports, ce qui englobe le public, le secteur privé, la main-d'œuvre et les groupes d'intérêts ou de citoyens.

Le succès du secteur de la Sécurité et de la Sûreté dépend dans une large mesure de l'expertise de ses effectifs. À cette fin, nous sommes confrontés au vieillissement de notre effectif dont beaucoup des membres les plus aguerris approchent rapidement de la retraite, sans oublier les possibilités attrayantes qu'offre le secteur privé aux mêmes types de travailleurs. Pour préserver son rôle de surveillant de la sécurité, ce secteur s'est lancé dans une campagne de **recrutement** axée sur les compétences essentielles et dans une stratégie de rétention qui repose sur le principe de l'acquisition continue du savoir et du perfectionnement (voir p. 48 pour d'autres précisions sur l'initiative de recrutement et de rétention).

Que faisons-nous pour nous acquitter de nos principaux engagements en matière de résultats?

1. Réforme de la réglementation

Au sein du gouvernement fédéral, Transports Canada est l'un des organes de réglementation les plus dynamiques, avec 54 lois dont le Ministère assume la responsabilité primordiale ou partagée, 20 lois sur les transports et plus de 600 règlements comportant des milliers d'articles et de nombreux documents incorporés. La majorité de ces instruments sont administrés

La culture est un mode de réflexion et d'action acquis et partagé au sein d'une société. Parmi les principaux éléments d'une solide *culture de sécurité* :

- ⇒ l'industrie et d'autres parties intéressées adoptent des systèmes et des programmes qui favorisent l'adoption et le renforcement de pratiques de sécurité;
- ⇒ des mesures communes du rendement en matière de sécurité;
- ⇒ un élargissement des consultations et des rétroactions systématiques et constructives.

■ Le Plan stratégique de sécurité et sûreté contient d'autres précisions sur la culture de sécurité et on peut le consulter sur notre site Web (voir p. 74).

par le secteur d'activité de la Sécurité et de la Sûreté qui s'emploie à « réglementer de manière plus intelligente » en modernisant, en rationalisant et en améliorant le processus de réglementation. Pour ce faire, il faut évaluer et choisir les meilleurs instruments de réglementation et de conformité, harmoniser les règlements et, à long terme, implanter une solide **culture de sécurité** (voir encadré marginal pour une définition) (voir section 4.1 pour d'autres précisions sur certaines initiatives législatives et réglementaires).

Résultats directs

- Modernisation de la législation sur les transports par une simplification de la structure et du langage, l'adoption de nouveaux instruments d'application d'ordre administratif et l'amélioration ou le remplacement des instruments d'examen et de règlement des conflits, et par la reconnaissance des rôles et des responsabilités des gens que nous réglementons dans la mise sur pied d'une solide culture de sécurité. (À preuve : la nouvelle *Loi sur le tribunal d'appel des transports multimodaux du Canada*, et les modifications apportées à la *Loi sur la marine marchande du Canada* et à la *Loi sur le transport par véhicule motorisé*.)
- Amélioration du processus d'élaboration des règlements. Grâce à ce processus amélioré, on entend multiplier les occasions de consultations, ce qui a déjà été fait avec le Règlement sur le transport des marchandises dangereuses (TMD) (voir encadré marginal). (À preuve : un examen détaillé de la *Loi sur l'aéronautique* en vue d'en recommander l'amélioration et d'en modifier le cadre législatif.)
- Remplacement de règlements ou adoption de règlements moins prescriptifs pour offrir une plus grande souplesse aux gens que nous réglementons tout en préservant, voire en améliorant les niveaux de sécurité. (À preuve : l'élaboration d'un Règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité (ferroviaire), et les normes et les lignes directrices faisant partie de la réforme de la *Loi sur la marine marchande du Canada*.)
- Harmonisation des règlements, des politiques et des normes, surtout au niveau international, afin de promouvoir des normes de sécurité et de sûreté strictes et uniformes. (À preuve : l'élaboration d'un cadre commun de sécurité aérienne pour toute l'Amérique du Nord grâce à l'Accord trilatéral nord-américain sur l'aviation, afin d'intégrer les politiques et les normes visant les contrôles et les équipements de sûreté, la formation, la détection des armes, la gestion des incidents, l'accès et la sûreté des marchandises; l'adoption en 2002 de la Norme de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille en vue d'assurer l'uniformisation de l'agrément et de la certification des gens de mer; et les modifications apportées au Règlement sur le TMD.)
- Des interventions uniformes, appropriées et rentables chaque fois que cela est justifié.

L'élaboration du règlement sur le TMD « en langage clair » illustre les efforts que nous déployons pour assurer des consultations élargies. Le Ministère a eu des consultations suivies avec le Conseil consultatif du ministre, le Groupe de travail fédéral-provincial, des organismes internationaux, nos principaux partenaires commerciaux, des forces de police, des municipalités et des syndicats. En outre, des réunions publiques ont été organisées avec les intervenants intéressés ainsi qu'avec des associations professionnelles et industrielles. Parmi les résultats :

- ⇒ plus de 5 000 exemplaires du projet de règlement ont été diffusés, dont 2 000 ont été consultés sur Internet;
- ⇒ de nombreux articles ont été publiés dans le Bulletin de nouvelles TMD, qui compte 25 000 lecteurs;
- ⇒ nous avons reçu près de 2 000 commentaires.

Résultats intermédiaires

- Sensibilisation des intervenants pour qu'ils acceptent les mesures réglementaires par le biais de multiples consultations et communications (publications, vidéos et Internet).
- Acceptation par les intervenants de normes de sécurité et de sûreté uniformes et rigoureuses.
- Adoption par l'industrie d'une solide culture de sécurité.
- Conformité accrue des entreprises et des gens que nous réglementons.
- Aptitude accrue de l'industrie à faire face à l'évolution des technologies de sécurité.
- Amélioration des échanges internationaux grâce à l'harmonisation des règlements, des politiques et des normes rigoureuses de sécurité et de sûreté.

Résultats finals

- Un réseau de transport national et international parfaitement sûr.
- Un réseau de transport efficace et concurrentiel.

2. Surveillance de la sécurité et de la réglementation des entités cédées

De nombreux instruments législatifs et mécanismes consultatifs et organisationnels ont été adoptés pour surveiller les diverses entités dont les fonctions faisaient jadis partie de Transports Canada : le Centre d'essai pour véhicules automobiles, organisme appartenant à l'État et exploité par le secteur privé depuis 1996; le ministère des Pêches et des Océans (MPO), qui est responsable de la Garde côtière canadienne depuis 1995; NAV CANADA, qui est aujourd'hui responsable des services de navigation aérienne; et la Corporation de sécurité du transport aérien, qui est responsable de la sécurité des aéroports. À cette fin, le Ministère continue de peaufiner et de resserrer ses rapports et ententes de surveillance de la sécurité avec ces entités.

Résultats directs

- Établissement d'un nouveau contrat d'ici juin 2001 pour le Centre d'essai pour véhicules automobiles afin de clairement définir les rôles et les responsabilités des deux parties.
- Ententes avec le MPO au sujet de la prestation, de la surveillance et du compte rendu de divers services de sécurité fournis au nom de Transports Canada (p. ex. l'inspection des télécommunications/équipements radiomaritimes).
- Des services d'inspection du secteur privé uniformes, normalisés et largement accessibles. *À preuve* : les ententes conclues avec des organismes du secteur privé (comme les sociétés de classification maritimes) auxquels on délègue les services d'inspection; et l'utilisation améliorée du personnel ministériel dans les régions à haut risque.
- Gestion et promotion conjointes de bonnes pratiques de sûreté, par le biais du Comité consultatif canadien de sensibilisation à la sécurité aérienne, avec la Corporation de sécurité du transport aérien, l'Association du transport aérien du Canada, le Conseil des aéroports du Canada et NAV CANADA.
- Adoption de nouveaux règlements, normes et politiques de sécurité au sujet des aérodromes, des aéroports et des services de navigation aérienne, concordant avec le Règlement de l'aviation canadien.

Résultats intermédiaires

- Aptitude et empressement des entités cédées à fournir efficacement des services de sécurité au nom de Transports Canada.

- Adoption par les entités cédées d'une solide culture de sécurité.
- Sensibilisation accrue des entités cédées dans le domaine du transport aérien aux règlements, aux normes, aux politiques et aux procédures de sécurité et de sûreté, et acceptation et respect de tous ces textes.

Résultats finals

- Un réseau national de transport parfaitement sûr.
- Un réseau de transport efficace et concurrentiel.

3. Intervention efficace – Programme d'inspection et de surveillance

On dénombre environ 1 400 inspecteurs dans le secteur d'activité de la Sécurité et de la Sûreté, ce qui représente près de la moitié de son effectif. Les inspecteurs du Ministère revêtent une importance critique pour permettre à Transports Canada de remplir son mandat, vu que c'est ce groupe qui inspecte et assure le respect des règlements par le secteur des transports. À cette fin, le Ministère continue d'analyser et de préconiser les modes d'intervention les plus appropriés pour assurer la conformité. Par exemple, le Ministère est en train de délaissier un mode d'application et de conformité exclusivement pratique et fondé sur les transactions au profit d'un mode de surveillance, de vérification et de consultation. Cela permettra aux inspecteurs d'aider le secteur des transports à trouver de meilleurs moyens de se conformer aux règlements et d'édifier une solide culture de sécurité.

Résultats directs

- Surveillance de l'autocertification par les constructeurs de véhicules automobiles et de matériels.
- Enquête sur les véhicules et les matériels défectueux qui risquent de donner lieu à des rappels.
- Modification du programme de surveillance et de conformité en matière de sûreté pour qu'il fasse davantage usage de la gestion des risques, des essais et de campagnes de conformité visant l'utilisation plus efficace des ressources.
- Programmes nationaux de formation destinés au personnel du Ministère chargé de la sécurité maritime et ferroviaire, ainsi que du personnel extérieur et ministériel chargé de la sûreté et des préparatifs d'urgence.
- Inspections, vérifications et mesures d'application proactives des règlements aériens, notamment par la publication du nom des sociétés contrevenantes.
- Rationalisation du processus de certification des produits aéronautiques. *À preuve* : la délivrance à temps des certificats canadiens.
- Évaluation du programme de surveillance de la sécurité ayant trait à l'aviation commerciale et à l'aviation d'affaires, et recensement des possibilités de diversifier le mode de prestation des services et d'utiliser les ressources de manière plus efficace.
- Inspections des navires étrangers (contrôle par l'État du port) et intervention au besoin, et surveillance ciblée des petits navires à passagers afin d'évaluer l'incidence de l'assouplissement des règles d'inspection de ces bâtiments.

PORTÉE APPROXIMATIVE :

- ⇒ plus de 30 compagnies de chemin de fer de compétence fédérale et 200 000 locomotives, wagons de marchandises et de voyageurs et unités de matériel canadien;
- ⇒ 3 500 constructeurs et importateurs de véhicules;
- ⇒ 40 000 points d'inspection en ce qui concerne le transport des marchandises dangereuses;
- ⇒ 47 000 navires enregistrés;
- ⇒ 7 000 installations aéroportuaires et 1 000 organismes de produits aéronautiques;
- ⇒ 2 000 transporteurs aériens commerciaux et d'entreprise (nationaux et étrangers).

- Application des concepts de la gestion des risques pour permettre aux inspecteurs de se concentrer sur les secteurs problématiques.

Résultats intermédiaires

- Volonté manifestée par les constructeurs automobiles de concevoir et de construire des véhicules et des matériels plus sécuritaires afin de minimiser les risques qui se rattachent à leur utilisation.
- Sensibilisation de l'industrie aux règlements, aux normes, aux politiques et aux procédures de sécurité, et acceptation de ces textes.
- Respect par l'industrie des instruments de réglementation.
- Sensibilisation accrue aux rôles et aux responsabilités en matière de sûreté et de préparatifs d'urgence.
- Uniformité nationale dans l'application des règlements.
- Satisfaction des clients à l'égard du processus de prestation des services en ce qui concerne la certification des produits aéronautiques.

Résultats finals

- Un réseau national de transport parfaitement sûr.

4. Systèmes de gestion de la sécurité

Les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) garantissent que la sécurité se voit accorder tout le temps et les ressources nécessaires et qu'elle fait l'objet de mesures et d'une surveillance du rendement. On s'attend à ce que le regain d'attention suscité par la sécurité associé au renforcement de la culture de sécurité dans l'industrie entraîne une diminution du nombre de morts et de blessés parmi le public et les employés, une baisse des dégâts matériels attribuables aux accidents et une atténuation de l'impact des accidents sur l'environnement. En outre, les SGS permettront à l'industrie de prouver de manière concrète et visible qu'elle tient vraiment à la sécurité de ses employés, de ses clients et du public, en plus de l'aider à se conformer aux prescriptions réglementaires.

Résultats directs

- Un cadre et des règlements sur les systèmes de gestion de la sécurité ferroviaire qui traiteront des indicateurs de rendement et des buts de sécurité; de l'évaluation des risques; des responsabilités et des pouvoirs; et des processus de surveillance, d'évaluation et de vérification.
- Un Programme d'assurance de la qualité maritime et un plan de mise en oeuvre afin de surveiller et de vérifier les fonctions de sécurité réglementaires qui ont été déléguées aux organismes du secteur privé, et élimination des services redondants.
- Étude de faisabilité sur l'autoréglementation de l'aviation d'affaires.
- Cadre de la sécurité aérienne au Canada, grâce à l'initiative Vol 2005 (voir p. 43 pour d'autres précisions sur cette initiative et les résultats connexes sur les SGS).

Résultats intermédiaires

- Accessibilité de données sur le palmarès de sécurité de l'industrie ferroviaire d'après les SGS.
- Adoption de pratiques sécuritaires par l'industrie ferroviaire.
- Exécution uniforme et efficace du programme maritime.
- Adoption des SGS par l'industrie.
- Reconnaissance des rôles et des responsabilités partagés des gens que nous réglementons et de leur aptitude à bâtir une solide culture de sécurité.

Résultats finals

- Un réseau de transport national parfaitement sûr.
- Un réseau de transport efficace et concurrentiel.

5. Plans et technologies de sûreté et d'urgence

Résultats directs

- Plan national tous risques pour assurer la prestation de ressources et de services de transport nationaux en cas d'urgence.
- Plan ministériel d'exercices de préparatifs d'urgence afin d'harmoniser et de coordonner les exercices annuels d'intervention d'urgence de tous les moyens de transport.
- Coordination modale et interopérabilité durant les interventions d'urgence et maximisation de la valeur et des avantages des moyens d'intervention d'urgence disponibles.
- Cadre stratégique et plan de mise en oeuvre visant le déploiement par l'industrie de technologies de détection des explosifs dans les aéroports canadiens.

Résultats intermédiaires

- Niveau accru de sensibilisation et de coopération dans le milieu d'intervention d'urgence des transports.
- Sensibilisation accrue de l'industrie aux nouvelles technologies de sûreté et à leurs avantages.

Résultats finals

- Un réseau de transport national parfaitement sûr.

6. Recherche et développement

Résultats directs

- Projets de recherche-développement modaux et intermodaux visant à améliorer la sécurité, la sûreté, le rendement énergétique et l'accessibilité du réseau canadien de transport tout en protégeant l'environnement.
- Amélioration du potentiel technologique du Ministère pour lui permettre d'atteindre ses objectifs stratégiques et de promouvoir l'innovation dans les transports.
- Collecte de renseignements et de conseils sur les conséquences de la technologie sur les problèmes cruciaux des transports.

Résultats intermédiaires

- Volonté des partenaires (autres ministères gouvernementaux, provinces, organismes internationaux et milieu universitaire) de collaborer aux innovations dans les transports pour le bien public.
- Adoption de nouvelles technologies, pratiques et procédures par les protagonistes du secteur.

QUELQUES INITIATIVES DE R-D :

- ⇒ aides technologiques pour la gestion de la fatigue;
- ⇒ étude des exigences au sujet des systèmes de détection des explosifs à l'état de traces;
- ⇒ essais génériques pour la conversion des véhicules en véhicules accessibles;
- ⇒ évaluation d'un prototype de détection au laser;
- ⇒ analyse du rendement des pistes contaminées;
- ⇒ système de collecte de données sur les collisions sur place;
- ⇒ évaluation opérationnelle des véhicules électriques.

Résultats finals

- Un réseau de transport parfaitement sûr.
- un réseau de transport concurrentiel et efficace.

7. Services des aéronefs

Transports Canada fournit, sur la base d'un recouvrement des coûts, des services d'entretien et de modification des aéronefs, des services de formation à l'appui de ses activités et de certains programmes d'autres ministères et organismes du gouvernement fédéral, ainsi que de NAV CANADA.

Résultats directs

- Entretien des flottes d'aéronefs à voilure fixe et à voilure rotative conformément aux normes de navigabilité.
- Fourniture à temps d'aéronefs à l'intention des clients.
- Politiques et directives d'exploitation régissant les opérations en vol afin d'assurer une exploitation sûre et efficace de tous les avions de Transports Canada.
- Programme national de formation pour tous les pilotes pilotant des aéronefs de Transports Canada.

Résultats intermédiaires

- Satisfaction des clients à l'égard des niveaux de service et de la sécurité.
- Étoffement des connaissances des pilotes et de leur capacité grâce aux cours de formation.

Résultats finals

- Un effectif de pilotes éminemment qualifiés et professionnels.
- Des services avions ultraefficaces à l'appui du Ministère et d'autres activités des clients qui contribuent à la sécurité du réseau de transport.

8. Principales initiatives en matière de sécurité

A) SÉCURITÉ ROUTIÈRE – VISION 2001

En vertu de partenariats publics-privés de très grande ampleur, le Ministère avance dans son projet de faire du réseau routier canadien le plus sûr du monde.

Résultats directs

- Campagne soutenue pour promouvoir l'utilisation des systèmes de retenue pour enfants appropriés.
- Sondages pour déterminer le nombre de conducteurs qui conduisent sans toutes leurs facultés et qui bouclent leur ceinture de sécurité.
- Adoption du nouveau Code canadien de sécurité pour la sécurité des véhicules commerciaux.
- Recherches sur les sacs gonflables évolués et la protection contre les collisions latérales, le fonctionnement des systèmes de freinage antiblocage et la sécurité des systèmes intelligents de transport de bord.
- Évaluation des performances des sacs gonflables en cas de collision frontale et latérale.
- Projet de règlement – d'après les résultats de la recherche – sur la protection par les sacs gonflables évolués, la protection contre les impacts latéraux et l'abaissement des dispositifs d'ancrage des systèmes de retenue pour enfants.

- Dernière touche mise au règlement sur la classification des véhicules à basse vitesse et des bicyclettes électriques, sur les prescriptions relatives aux véhicules incomplets et les normes sur les carburants de remplacement.
- Partenariats avec les provinces afin de renforcer et d'améliorer les programmes à l'échelle nationale.

Résultats intermédiaires

- Sensibilisation accrue du public à la sécurité routière, comme en témoigne le bon usage des dispositifs de retenue.
- Adoption de pratiques sûres par le secteur des transports et les usagers, comme l'attestent les évaluations des performances de sécurité des transporteurs.
- Respect des règlements par les constructeurs de véhicules automobiles et de matériels de transport. *À preuve* : une combinaison d'inspections sélectives et d'essais d'échantillons représentatifs et examen ciblé des propres registres d'autocertification des constructeurs.
- Collaboration entre tous les paliers de gouvernement et l'industrie. *À preuve* : le renforcement des programmes provinciaux sur la conduite sans toutes ses facultés, l'uniformisation de la mise en oeuvre provinciale du Code canadien de sécurité, l'amélioration de la conception et de la construction des véhicules automobiles et des matériels de transport par l'industrie et l'amélioration des données recueillies sur les collisions.
- Recherches concertées pour améliorer les techniques de sécurité des véhicules automobiles.
- Adoption volontaire par l'industrie et les usagers des transports d'une solide culture de sécurité.

Résultats finals

- Le réseau routier canadien le plus sûr du monde.

☎ Appelez notre numéro gratuit 1 800 333-0371 pour d'autres renseignements sur la désactivation des sacs gonflables. Vous pouvez également visiter notre site Web pour des précisions sur les rappels de véhicules (voir p. 74).

B) SÉCURITÉ FERROVIAIRE – DIRECTION 2006

En vertu de partenariats publics-privés de grande ampleur, le Ministère continue d'enregistrer des progrès au chapitre de sa volonté de réduire de 50 % le nombre de collisions aux passages à niveau rail-route et les cas d'intrusion en menant des activités dans sept grands secteurs (éducation, application des règlements, génie, recherche, législation, ressources et communications).

PORTÉE APPROXIMATIVE :

- ⇒ 15 500 passages à niveau publics passifs;
- ⇒ 7 200 passages à niveau publics automatiques;
- ⇒ 28 500 passages privés et de fermes passifs.

Résultats directs

- Éducation et application des règlements par le biais de programmes comme Agent de train, Intrusions sélectives et Impact sur l'exploitation et le respect de la circulation.
- Programmes d'éducation et de sensibilisation des écoliers de la 4^e à la 6^e année, des propriétaires de VTT, du personnel des services d'urgence et des résidents vivant près de lieux d'intrusion « à haut risque ».
- Contribution financière à l'Association des chemins de fer du Canada pour la préparation de documents promotionnels ayant trait à Direction 2006 comme : des

vidéocassettes de sécurité s'adressant au public à haut risque; la mise en oeuvre d'un programme de prévention des intrusions dans la communauté destiné à un plus vaste public d'après les rétroactions positives du projet pilote de police de BC Rail et du CN/CP.


- Contribution financière au Programme d'amélioration des passages à niveau afin d'améliorer les infrastructures des passages à niveau rail-route en vue de réduire les risques d'accident aux passages à niveau.
- Partenariats avec les provinces et les municipalités, les compagnies de chemin de fer et leurs syndicats, les organismes de respect de la loi et d'autres organismes de sécurité et de service au public.

Résultats intermédiaires

- Sensibilisation et investissement accrus du public en vue d'éradiquer le problème des cas d'intrusion sur les propriétés ferroviaires.
- Réduction des risques et de la gravité des accidents qui surviennent aux passages à niveau par leur amélioration.
- Adoption par l'industrie d'une culture de sécurité.
- Meilleure compréhension des facteurs technologiques, opérationnels et humains qui entrent en jeu dans les collisions aux passages à niveau rail-route et les incidents d'intrusion.

Résultats finals

- Diminution de 50 % du nombre de collisions aux passages à niveau rail-route et d'incidents d'intrusion sur les propriétés ferroviaires d'ici 2006 (à partir de l'année de référence 1995).

 Vous trouverez d'autres précisions sur Direction 2006 sur notre site Web à [\[http://www.direction2006.com\]](http://www.direction2006.com).

C) VOL 2005 – UN CADRE DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE POUR LE CANADA

Résultats directs

- Cadre de sécurité aérienne visant à atteindre des cibles de sécurité bien précises.
- Modifications des règlements en vue d'encourager l'adoption des principes de gestion de la sécurité. Les avis des modifications envisagées seront présentés au conseil consultatif sur le Règlement de l'aviation canadien.
- Participation à des séminaires, des ateliers et des symposiums pour sensibiliser les gens au rôle des facteurs humains dans le maintien de programmes de sécurité efficaces.
- Programmes d'entraînement des pilotes de ligne parfaitement structurés et intégrés.

PORTÉE APPROXIMATIVE :

- ⇒ 2 000 exploitants d'aéronefs (nationaux et étrangers);
- ⇒ 7 000 installations aéroportuaires;
- ⇒ 135 installations du système de navigation aérienne;
- ⇒ 10 000 mécaniciens d'entretien d'aéronef;
- ⇒ 1 000 organismes qui conçoivent et fabriquent des produits aéronautiques;
- ⇒ 76 000 titulaires d'une licence de pilote – 41 000 d'une licence de pilote privée et 11 000 d'une licence de pilote de ligne, sans compter les autres.

Résultats intermédiaires

- Plus grande facilité de savoir où des interventions de sécurité s'imposent de toute urgence.

- Meilleure compréhension et acceptation des notions et des principes de gestion de la sécurité.
- Adoption par l'industrie de plans de gestion de la sécurité et renforcement des programmes de sécurité.
- Sensibilisation accrue aux facteurs humains et aux systèmes de gestion de la sécurité dans l'ensemble du milieu de l'aviation civile.
- Renforcement des techniques et des compétences des pilotes dans le milieu aéronautique.

Résultats finals

- Amélioration continue du niveau de sécurité aérienne.
- Niveau élevé de confiance du public dans le programme d'aviation civile.

3.4 Administration ministérielle

Objectif du secteur d'activité

Des services de soutien efficaces (financiers, administratifs, gestion/technologies de l'information, ressources humaines, communications, juridiques et exécutifs) qui répondent aux besoins du Ministère.

Description du secteur

Ce secteur est celui qui établit le cadre de responsabilisation administrative du Ministère et qui épaulé les autres secteurs d'activité du Ministère en leur fournissant les services essentiels décrits ci-dessus.

Dépenses prévues par secteur d'activité				
Secteur d'activité (milliers \$)	Dépenses réelles 1999-2000 ¹	Dépenses prévues 2000-2001	Dépenses prévues 2001-2002	Dépenses prévues 2002-2003
Services généraux	82 064	67 963	68 709	69 068
Gestion ministérielle	11 398	12 157	12 157	12 157
Total des dépenses prévues	93 461	80 120	80 867	81 226
Équivalents temps plein	854	676	672	674

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. Reflètent les meilleures prévisions des dépenses prévues totales à la fin de l'exercice.

Conjoncture d'exploitation

Le Ministère procède à la mise en oeuvre d'un nouveau processus de planification opérationnelle dont le but est de faciliter la prise de décisions à tous les niveaux. Au cours des prochaines années, on attachera plus d'importance à l'adoption et à l'utilisation de mesures du rendement et à l'établissement d'un lien entre la planification opérationnelle et le nouveau programme de gestion du rendement du gouvernement afin d'assurer des responsabilités claires au chapitre des résultats. Par ailleurs, on essaiera de mieux lier l'attribution des ressources (humaines, financières et infrastructurelles) aux objectifs du Ministère.

Au sein de ce secteur d'activité, le Groupe des services généraux s'occupe de concevoir son propre plan stratégique et sa stratégie de ressources afin de mieux servir les clients, d'être capable de mesurer le rendement et les résultats et d'optimiser l'affectation et l'utilisation des ressources limitées. Le voeu manifesté par le Parlement et par le public d'avoir la preuve de la valeur des services constitue l'une des forces motrices des efforts de planification du groupe et de l'élaboration de systèmes de gestion pour moderniser la fonction de contrôleur. En même temps, les ressources limitées nous causent des difficultés pour répondre à nos besoins de planification et de gestion. Quantité d'**initiatives gouvernementales** ont abouti à une hausse draconienne du volume de travail au sein de ce secteur d'activité, particulièrement des Services généraux, notamment :

- la restructuration de l'industrie des compagnies aériennes et l'adoption de nouvelles lois sur l'accès à l'information et la protection des renseignements personnels;
- le délestage sur le Ministère de responsabilités qui étaient jusque-là assumées par le gouvernement et les organismes centraux : modernisation de la fonction de contrôleur, Stratégie d'information financière (SIF), réformes de la dotation et des relations de travail, Norme générale de classification et retour aux négociations collectives.

L'Examen des programmes du gouvernement a entraîné un certain nombre de difficultés relatives à la fonction **des finances et de l'administration**, particulièrement pour faire face à la baisse des ressources ministérielles tout en assurant le déblocage de fonds suffisants pour exécuter nos programmes actuels et appuyer les stratégies prioritaires dans le secteur des transports. Les retards survenus dans la prise de certaines initiatives découlant de l'Examen des programmes, comme les cessions de ports et la vente des wagons-trémies affectés au transport des grains, expliquent que la baisse du volume de travail que l'on escomptait ne s'est pas produite comme prévu. L'adoption de la SIF présente pour sa part d'autres difficultés, notamment la formation du personnel financier et des gestionnaires ministériels, la construction d'interfaces systèmes et une modification de la façon dont les gestionnaires réfléchissent en termes de budgétisation et d'investissements. On constate également une hausse de la demande d'analyses économiques ayant trait aux programmes de cessions, aux problèmes des baux, aux infrastructures des ponts et des routes et aux politiques visant le développement durable.

La gestion/les technologies de l'information (GI/TI) présentent quantité de défis et de possibilités. La gestion stratégique de la GI/TI fait partie intégrante de toutes les activités du Ministère, qui doit à cette fin accroître sa capacité à fournir des informations et des services électroniques aux intervenants et au public. Celui-ci doit également acquérir de nouvelles capacités technologiques qui répondent à ses besoins quotidiens en matière d'information. Pour surmonter ces difficultés, il faut à tout prix que nos gestionnaires prennent davantage conscience du rôle et des coûts des technologies ainsi que des avantages d'une approche intégrée et stratégique. Il faut également que l'évolution de la GI/TI soit synchronisée avec les initiatives gouvernementales, comme le Gouvernement en ligne.

Dans l'optique des **ressources humaines**, la complexité croissante des nouveaux systèmes et politiques oblige les employés à constamment étoffer et aiguiser leurs compétences. La lutte acharnée que nous livrent le secteur privé et d'autres ministères gouvernementaux pour recruter des employés qualifiés (en particulier les inspecteurs de réglementation, les spécialistes des technologies et les agents financiers) présente une sérieuse difficulté au niveau du recrutement et de la rétention. Le Groupe des services généraux utilise actuellement un volume considérable de ressources pour répondre aux besoins urgents de recruter des inspecteurs de la réglementation et de les retenir. Par ailleurs, le Ministère a pris des initiatives avec les employés et les gestionnaires pour résoudre les grandes préoccupations qui se sont dégagées du sondage mené auprès des employés de la fonction publique en 1999.

Que faisons-nous pour nous acquitter de nos principaux engagements en matière de résultats?

1. Stratégie d'information financière (SIF)

L'adoption de la SIF permettra de mieux mesurer le rendement et fournira de meilleures données aux gestionnaires du Ministère pour prendre leurs décisions.

Résultats directs

- Adoption de la comptabilité d'exercice pour toutes les opérations d'ici le 1^{er} avril 2001.
- Mesures appropriées pour étudier l'impact de la SIF sur les gestionnaires, sur les pratiques opérationnelles actuelles du Ministère et la configuration de son système de gestion financière et du matériel.

Résultats intermédiaires

- Acceptation et compréhension par les gestionnaires des avantages qu'il y a à suivre les lignes directrices et les procédures de la nouvelle SIF qui reposent sur les principes de la comptabilité d'exercice.

Résultats finals

- Prise de décisions efficaces en fonction de données ponctuelles et utiles.

2. Renouvellement de la fonction publique

Résultats directs

- Adoption d'un cadre de planification des ressources humaines pour faciliter la gestion d'un effectif ministériel qualifié et diversifié; cela nécessitera l'établissement et l'analyse de données et de tendances démographiques pour planifier la relève.
- Adoption d'une réforme de la dotation, de la Norme générale de classification et de la gestion fondée sur les compétences.
- Réplique aux besoins recensés dans le sondage auprès des employés de la fonction publique et également aux besoins de formation des cadres, d'administration du personnel et de formation au commandement.

Résultats intermédiaires

- Climat propice à l'acquisition continue du savoir.
- Rajeunissement de l'effectif ministériel.
- Effectif hautement qualifié et représentatif.

Résultats finals

- Milieu de travail stimulant, positif et intégré totalement exempt d'obstacles systémiques.
- Transports Canada devient un employeur privilégié.

3. Gestion/technologies de l'information

Résultats directs

- Concordance entre le processus de planification de la GI/TI et le processus de planification opérationnelle.
- Plan stratégique GI/TI (sur un horizon de 3 à 5 ans) visant à illustrer les résultats opérationnels substantiels comme les changements des systèmes et le libre-service, intégrant le Cadre amélioré de gestion (CAG) du Conseil du Trésor.
- Adoption d'un cadre de gestion des applications pour aider le Ministère à mieux gérer l'intégralité du cycle de vie d'une application (p. ex. définition, développement, implantation, appui, entretien et mise hors service).
- Application de l'analyse de rentabilisation à l'appui de toutes les propositions d'investissement majeures en GI/TI.

Résultats intermédiaires

- Prise de conscience par les gestionnaires de la valeur de la GI/TI pour permettre et améliorer l'exécution des programmes.
- Prise de conscience par les gestionnaires de l'orientation industrielle ainsi que des produits, services, politiques, lignes directrices et normes en place qui régissent la GI/TI à Transports Canada.
- Collaboration des gestionnaires aux initiatives GI/TI.
- Resserrement des collaborations entre le Ministère et d'autres ministères gouvernementaux, les organismes centraux et l'industrie à propos d'initiatives GI/TI communes.
- Volonté des gestionnaires d'exploiter les possibilités de services électroniques lorsque ceux-ci améliorent l'exécution des programmes.

Résultats finals

- Exécution efficace des programmes par des investissements stratégiques dans la GI/TI et optimisation des possibilités de services électroniques.
- Maximisation de l'utilisation des ressources ministérielles.
- Transports Canada fournit des services conformément aux initiatives du Gouvernement en ligne/Service Canada.

4. Recrutement et rétention

Dans le cadre de la stratégie de recrutement et de rétention visant à remédier à la pénurie d'inspecteurs de réglementation, le Ministère a lancé une campagne de recrutement qui vise les inspecteurs et les ingénieurs de l'aviation et de la marine.

Résultats directs

- Amélioration de l'affichage des offres d'emploi et des affectations de perfectionnement.
- Actualisation des programmes de formation et établissement des besoins de formation en cours d'emploi.
- Inventaire automatisé des candidats, ce qui permet d'avoir accès aux candidats qualifiés.

Résultats intermédiaires

- Amélioration des taux de recrutement et baisse de l'attrition au sein du milieu des inspecteurs de réglementation.
- Représentation accrue des groupes désignés dans le domaine de l'équité en matière d'emploi.
- Le Ministère est mieux en mesure de s'acquitter de son mandat de réglementation.

Résultats finals

- Un effectif représentatif, hautement qualifié et professionnel, qui est reconnu et respecté par le secteur des transports.
- Confiance du public et satisfaction des intervenants à l'égard des niveaux de service et de la sécurité.

5. Politique de recouvrement des coûts

L'établissement d'une politique de recouvrement des coûts fournira des renseignements à l'industrie sur les plans de recouvrement des coûts à plus long terme du Ministère, de même que sur les normes de service se rapportant aux secteurs assujettis à un régime de

recouvrement des coûts ou qui le seront un jour. Parmi les difficultés que pose le recouvrement des coûts, mentionnons les conséquences possibles de la concurrence dans divers segments du secteur des transports, particulièrement lorsque le niveau de financement par l'utilisateur augmente à cause d'autres programmes de recouvrement des coûts ailleurs dans le gouvernement. Par ailleurs, étant donné que les niveaux de recouvrement des coûts sont variables dans tout le Ministère, cela ne facilite pas l'emploi d'une formule générale pour l'établissement d'une politique ministérielle sur le recouvrement des coûts.

Résultats directs

- Adoption de politiques nouvelles et clairement définies visant le recouvrement des coûts dans chaque moyen de transport où il se peut que Transports Canada fournisse des services à l'avenir.

Résultats intermédiaires

- Sensibilisation des intervenants à la politique de recouvrement des coûts du Ministère et à ses principes directeurs.

Résultats finals

- Efficacité accrue du secteur des transports attribuable au fait que les intervenants fondent leurs décisions sur une compréhension détaillée des coûts des services fournis. De ce fait, il se peut que les intervenants assument de plus grandes responsabilités au niveau de la prestation des services de transport.

4.0 Initiatives horizontales

4.1 Principales initiatives législatives et réglementaires

Initiative	Résultats directs	Résultats intermédiaires	Résultats finals
Parachever la réforme de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> .	<ul style="list-style-type: none"> • Délégation des activités d'inspection à des organismes indépendants (sociétés de classification) investis de responsabilités au niveau de l'assurance de qualité de la sécurité maritime. • Législation moderne et délimitation claire des responsabilités ministérielles. 	<ul style="list-style-type: none"> • Projet d'application renforcé visant à accroître le niveau et le taux de conformité. 	<ul style="list-style-type: none"> • Un système national de transport maritime parfaitement sûr et économiquement rentable.
<p>En vertu de la <i>Loi sur la sécurité des véhicules automobiles</i> :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. introduire des projets de règlement sur la protection par les sacs gonflables évolués, la protection contre les impacts latéraux et l'abaissement des ancrages pour les dispositifs de retenue pour enfants; 2. mettre la dernière main aux règlements sur les véhicules à faible vitesse et les bicyclettes électriques, les prescriptions relatives aux véhicules incomplets et les normes sur les carburants de remplacement. 	<ul style="list-style-type: none"> • Essais de conformité et activités d'application des règlements. 	<ul style="list-style-type: none"> • Amélioration par les constructeurs de la conception et de la construction des véhicules automobiles dotés d'un plus fort potentiel de résistance aux collisions et d'une plus grande protection des occupants en cas d'accident. 	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution des blessés et des morts résultant de la conduite de véhicules automobiles, pour que le Canada ait le réseau routier le plus sûr du monde.

Initiatives législatives et réglementaires (suite)

Initiative	Résultats directs	Résultats intermédiaires	Résultats finals
<p>Modifier la <i>Loi sur les transports routiers de 1987</i> afin d'offrir un cadre national pour la réglementation provinciale des compagnies extraprovinciales de transport routier (par camion et autocar), axé sur la sécurité des transporteurs. Les modifications renverront aux normes sur le rendement des transporteurs élaborées par les gouvernements fédéral et provinciaux et l'industrie en vertu d'un processus de consultation placé sous l'égide du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre national axé sur la sécurité des transporteurs, et comportant des normes établies en collaboration. 	<ul style="list-style-type: none"> • Application uniforme et complète par les provinces de la norme 14 du Code canadien de sécurité – Cotes de sécurité. 	<ul style="list-style-type: none"> • Diminution du nombre des blessés et de morts résultant d'accidents mettant en cause les transporteurs extraprovinciaux. • Le réseau routier canadien devient le plus sûr du monde.
<p>Introduire le projet de <i>Loi sur le tribunal d'appel des transports du Canada</i>, qui perpétuera le Tribunal de l'aviation civile comme tribunal des transports multimodaux chargés d'analyser les mesures prises dans le cadre de plusieurs textes législatifs sur les transports.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Champ de compétence défini du tribunal et recensement des mesures soumises à l'examen du tribunal. • Modifications de la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>, de la <i>Loi sur l'aéronautique</i>, de la <i>Loi sur la sécurité du transport maritime</i> et de la <i>Loi sur la marine marchande du Canada</i>. 	<ul style="list-style-type: none"> • Plus grande uniformité dans le traitement de ceux que nous réglementons. 	<ul style="list-style-type: none"> • Un réseau de transport national parfaitement sûr.

Initiatives législatives et réglementaires (suite)

Initiative	Résultats directs	Résultats intermédiaires	Résultats finals
Introduire le projet de Loi sur la restructuration des compagnies aériennes, notamment les révisions de la Loi sur les transports au Canada, de la Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada et de la Loi sur la concurrence, pour que la restructuration des compagnies aériennes du Canada se fasse de manière ordonnée et perturbe le moins possible les collectivités, le public voyageur et les employés des compagnies aériennes, tout en préservant un marché concurrentiel et une industrie rentable. La législation portera sur les préoccupations et les recommandations formulées par le Comité permanent des transports et le Comité sénatorial permanent des transports et des communications durant les audiences qu'ils ont tenues sur la restructuration des compagnies aériennes en novembre 1999. (Le projet de loi C-26 a été présenté à la Chambre le 17 février 2000.)	<ul style="list-style-type: none"> Stratégie de communications et de consultations pour tenir les intervenants au courant du déroulement du processus législatif. Consultations avec l'Office des transports du Canada et le Bureau de la concurrence. Libéralisation du régime d'attribution des routes internationales aux transporteurs aériens canadiens. Conditions qui abattent les obstacles à l'entrée de nouveaux concurrents et qui stimulent la concurrence. 	<ul style="list-style-type: none"> Sensibilisation accrue des intervenants pour qu'ils comprennent et qu'ils acceptent les changements. Incitation des exploitants existants et nouveaux à conquérir de nouveaux marchés. 	<ul style="list-style-type: none"> Une industrie canadienne des compagnies aériennes sûre et en bonne santé, contrôlée par des Canadiens pour des Canadiens. Capacité de rivaliser avec les plus grosses et les meilleures compagnies aériennes du monde tout en offrant des services acceptables à destination de tous les points du Canada à des prix justes.
Introduction d'ici juin 2000 du projet de Loi sur le transport du grain, notamment des modifications à la Loi sur les transports au Canada, et peut-être à la Loi sur la Commission canadienne du blé, pour que le système de manutention du grain stimule la responsabilisation, la concurrence et l'efficacité.	<ul style="list-style-type: none"> Stratégie de communications et de consultations pour tenir les intervenants au courant du déroulement du processus législatif. Consultations avec Agriculture et Agroalimentaire Canada. Cadre pour un système de transport et de manutention du grain qui stimule la responsabilisation, la concurrence et l'efficacité. 	<ul style="list-style-type: none"> Sensibilisation accrue des intervenants pour qu'ils comprennent et qu'ils acceptent les changements. Adoption par les intervenants de l'industrie du grain des changements nécessaires à leurs rôles, leurs pratiques commerciales et leurs institutions officielles. 	<ul style="list-style-type: none"> Système de transport et de manutention du grain commercial axé sur les contrats qui répond aux besoins des Canadiens.

Initiatives législatives et réglementaires (suite)

Initiative	Résultats directs	Résultats intermédiaires	Résultats finals
Introduire une nouvelle Loi sur la responsabilité maritime afin de regrouper les régimes de responsabilité maritime en vigueur en une seule loi et de valider rétroactivement certains règlements établis en vertu de la Loi sur la Société canadienne des ports et des règlements établis en vertu de la Loi sur le pilotage.	<ul style="list-style-type: none"> Loi fédérale concernant la responsabilité des armateurs à l'égard des passagers en cas de blessure ou de mort. Uniformité des règles visant le partage des responsabilités. Protection des droits du public voyageur qui emprunte les transports maritimes. Approche détaillée à l'égard de la législation et de la réglementation de la responsabilité maritime. Cadre logique des futurs régimes de responsabilité. 	<ul style="list-style-type: none"> Sensibilisation accrue aux risques potentiels et à l'assurabilité. 	<ul style="list-style-type: none"> Système de transport maritime efficace et économiquement rentable grâce à un régime de dédommagement rapide et suffisant en cas d'accident.
Apporter les modifications à la Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes, afin de rationaliser son administration et de créer un climat d'exploitation plus concurrentiel dans les armements réguliers.	<ul style="list-style-type: none"> Réduire à la fois la paperasserie et le fardeau de réglementation pour l'industrie. Maintenir l'exemption de la Loi sur la concurrence et injecter des dispositions proconcurrentielles supplémentaires. 	<ul style="list-style-type: none"> Plus grande flexibilité de sous-traitance des options entre les transporteurs et les expéditeurs. Appuyer l'harmonisation de la législation canadienne avec celle de ses principaux partenaires commerciaux. 	<ul style="list-style-type: none"> Un système national de transport maritime efficace et plus concurrentiel.

Initiatives législatives et réglementaires (suite)

Initiative	Résultats directs	Résultats intermédiaires	Résultats finals
En vertu des récentes modifications apportées à la <i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i> , introduire un Règlement sur les systèmes de gestion de la sécurité .	<ul style="list-style-type: none"> • Cadre officiel visant à intégrer la sécurité dans les opérations ferroviaires quotidiennes. 	<ul style="list-style-type: none"> • Accessibilité de données sur le rendement en matière de sécurité d'après le nouveau règlement. • Adoption de pratiques sécuritaires par l'adoption d'éléments du règlement. • Reconnaissance du partage des rôles et des responsabilités de ceux que nous réglementons et établissement d'une solide « culture de sécurité ». • Conformité volontaire accrue. 	<ul style="list-style-type: none"> • Un réseau national de transport parfaitement sûr.
Poursuivre la modification du Règlement sur le transport des marchandises dangereuses en « langage simple ».	<ul style="list-style-type: none"> • Règlement clair, précis et facile à comprendre dont les informations sont plus facilement accessibles au lecteur. 	<ul style="list-style-type: none"> • Respect, sensibilisation et compréhension accrues du règlement à la fois pour les gens que nous réglementons et pour ceux qui sont chargés de le faire appliquer. 	<ul style="list-style-type: none"> • Protection de la sécurité publique dans le transport des marchandises dangereuses au Canada.
Élaborer un Règlement sur les ports et les installations portuaires publics , appelé à remplacer le Règlement sur les quais de l'État et le Règlement sur les ports publics .	<ul style="list-style-type: none"> • Règlement visant à gérer et contrôler l'aménagement et l'utilisation des ports et des installations portuaires publics (c.-à-d. les ports qui n'ont pas encore été cédés et les ports éloignés). • Consultation des intervenants. • Surveillance de la réglementation. 	<ul style="list-style-type: none"> • Respect, sensibilisation et compréhension du nouveau règlement par les intervenants. 	<ul style="list-style-type: none"> • Réseau de ports publics suffisant, sûr, efficace et respectueux de l'environnement.

4.2 Stratégie de développement durable

Transports Canada a présenté sa *Stratégie de développement durable* (SDD) devant la Chambre des communes en décembre 1997, laquelle faisait état de 8 défis stratégiques et de 47 engagements qui façonneront le secteur des transports. Les activités du Ministère dans ces secteurs contribueront à assurer la durabilité du réseau de transport, un réseau qui soit sûr, efficace et respectueux de l'environnement, pour la génération actuelle et les générations futures de Canadiens. Plusieurs initiatives ont été désignées prioritaires sous chacun des défis pour l'exercice 2000-2001. Ces initiatives, présentées ci-dessous, seront prises dans le cadre de notre propre mandat et en partenariat avec d'autres. Afin d'améliorer nos rapports dans les années à venir, nous avons entrepris des travaux internes pour concevoir un ensemble de mesures du rendement à propos des huit défis. Lorsqu'elles seront définitivement arrêtées, ces mesures figureront dans nos futurs Rapports sur les plans et les priorités.

Résultat final : minimiser les risques de dégâts causés à l'environnement par les accidents des transports (défi 1)	
Résultats directs	Résultats intermédiaires
Collaborer à l'élaboration d'un <i>Code de navigation polaire</i> par l'entremise de l' <i>Organisation maritime internationale</i> .	Acceptation et respect des directives internationales par les expéditeurs maritimes, lesquelles portent sur la prévention de la pollution, la réglementation et les mesures opérationnelles ayant trait aux activités de transport dans les eaux arctiques.
Assurer la formation des fonctionnaires sur les évaluations environnementales par des discussions individuelles, la fourniture de documents de formation et l'organisation de séances de formation.	Sensibilisation et compréhension accrues des évaluations environnementales par les fonctionnaires.
Continuer à administrer et à promouvoir le Programme d'aide en cas d'urgence (PACU) obligatoire. Procéder à des inspections des PACU actifs, de même qu'à des inspections aléatoires des plans en vigueur.	Sensibilisation accrue aux mesures visant la sécurité de l'environnement et la prévention des accidents par les PACU.

Résultat final : promouvoir l'écologisation des activités dans le secteur des transports (défi 2)	
Résultats directs	Résultats intermédiaires
Poursuivre la mise en oeuvre du Système de gestion de l'environnement (SGE) à l'Administration centrale et dans les cinq régions de TC. Revoir l'implantation du SGE existant et procéder à des vérifications du SGE des régions par rapport aux critères ministériels établis.	Adoption de meilleures pratiques environnementales par le secteur des transports.
Améliorer la gestion opérationnelle des effluents de glycol par une analyse des programmes de gestion des eaux d'orage aéroportuaires. Publier les résultats de la surveillance du glycol avant le début de la saison de déglacage en septembre 2000.	Réduction des effluents de glycol dans les eaux d'orage.
Promouvoir le Manuel d'affectation des terres et de contrôle de l'environnement avec le concours de l' <i>Organisation de l'aviation civile internationale</i> (OACI). Distribuer ou présenter ce manuel aux principaux intervenants des transports dans le cadre de conférences, de réunions de comité, etc.	Sensibilisation et utilisation accrues du manuel dans le secteur des aéroports.

Résultat final : réduire les émissions atmosphériques de source mobile (défi 3)	
Résultats directs	Résultats intermédiaires
<p>Avec ses partenaires canadiens, Transports Canada continuera de collaborer aux travaux du Comité de la protection de l'environnement en aviation de l'Organisation de l'aviation civile internationale en vue :</p> <ul style="list-style-type: none"> de réduire les émissions des aéronefs et d'assurer le respect des normes technologiques réalistes les plus strictes; économiquement justifiées et respectueuses de l'environnement; concevoir et promouvoir des technologies et de meilleures pratiques d'exploitation qui contribuent à réduire les émissions opérationnelles des aéronefs. 	<ol style="list-style-type: none"> Adoption dans le Règlement de l'aviation canadien et le cadre de réglementation d'autres pays de normes de certification plus strictes s'appliquant aux nouveaux moteurs d'aéronef afin d'en réduire les émissions. Cela a pour but d'assurer que la flotte future d'aéronefs du monde générera moins d'émissions pour une mission caractéristique donnée. Adoption par les exploitants et les fournisseurs de services de l'industrie de technologies et de pratiques d'exploitation qui contribuent à réduire les émissions et la consommation de carburant et à accroître la capacité et l'efficacité du système aéronautique.
Remplir les engagements pris par Transports Canada dans le cadre du Plan fédéral de gestion du smog en appuyant le respect des normes pancanadiennes sur les particules et l'ozone; et organiser chaque année des cliniques d'inspection des émissions des véhicules.	Volonté par le secteur des transports et les consommateurs de prendre des mesures afin de réduire les émissions qui contribuent au smog.
Continuer à participer au projet « Véhicule électrique – Montréal 2000 », qui doit permettre à la Région du Québec d'intégrer deux véhicules électriques dans les parcs opérationnels du Ministère.	Compréhension plus approfondie des véhicules nouveaux pour le marché de l'automobile.
Élaborer des initiatives dans le secteur des transports qui contribuent à la Stratégie nationale sur les changements climatiques.	Adoption par les Canadiens et les groupes industriels de pratiques de transport plus durables, afin de respecter les engagements du Protocole de Kyoto.
Résultat final : promouvoir l'éducation et la sensibilisation en matière de transport durable (défi 4)	
Résultats directs	Résultats intermédiaires
<p>Élaborer et mettre en oeuvre le programme interne de migrations vertes afin de promouvoir le transport durable au sein du Ministère en préparant des documents promotionnels internes, notamment des dossiers, des exposés et des bulletins à l'intention des employés sur les migrations vertes.</p> <p>Mettre en oeuvre le programme <i>Sur la route du transport durable</i> (SRTD), programme de financement mené en collaboration avec d'autres ministères et intervenants, en soumettant les propositions de projets à l'évaluation d'un comité consultatif; et promouvoir le programme SRTD sur le site Web du Ministère, dans le cadre de conférences, sur des documents imprimés, etc.</p>	<p>Meilleure compréhension du transport durable au sein de Transports Canada. Preuve de leadership dans la promotion des avantages du transport durable au sein de la communauté élargie.</p> <p>Sensibilisation et acceptation des approches novatrices à l'égard du transport durable dans la collectivité et à l'échelle nationale.</p>

Résultat final : évaluer l'incidence environnementale des programmes financés au moyen de paiements de transfert (défi 5)	
Résultats directs	Résultats intermédiaires
Actualiser la Politique d'évaluation environnementale stratégique de Transports Canada, en publiant notamment un document de travail et un autre sur les enjeux, des documents d'orientation pour l'élaboration de la politique et en dispensant une formation.	Aptitude des gestionnaires et des décideurs du Ministère à mieux incorporer le développement durable dans les nouvelles politiques et les programmes.

Résultat final : peaufiner les indicateurs de transport durable (défi 6)	
Résultats directs	Résultats intermédiaires
Procéder à une évaluation de base des indicateurs existants de transport durable en collaborant avec d'autres ministères gouvernementaux et des organisations non gouvernementales (comme le Centre de transport durable).	Meilleure compréhension des modèles existants de transport durable afin d'aider à l'élaboration d'un ensemble canadien d'indicateurs quantifiables d'ici 2005.

Résultat final : comprendre les coûts des transports pour l'environnement (défi 7)	
Résultats directs	Résultats intermédiaires
Préparer un document sur l'intérêt qu'il y a à intégrer les coûts sociaux et environnementaux dans l'établissement des prix des transports, et sur les réponses possibles du Ministère.	Meilleure compréhension des coûts environnementaux et sociaux et du besoin d'en tenir compte dans les décisions prises.

Résultat final : élaborer des systèmes et des technologies de transport propres et en promouvoir l'application (défi 8)	
Résultats directs	Résultats intermédiaires
Entreprendre des projets de recherche et développement ayant un rapport direct avec les transports durables, la sécurité et l'efficacité.	Élaboration et adoption par le Canada de systèmes et de technologies de transport plus propres et plus sûrs.

4.3 Modernisation de la fonction de contrôleur

Transports Canada est l'un des onze ministères pilotes qui participent à l'initiative du Conseil du Trésor sur la modernisation de la fonction de contrôleur. Les fonctions de contrôleur, jadis administrées par chaque ministère et relevant souvent des responsabilités de spécialistes financiers, doivent aujourd'hui être remplies par tous les gestionnaires. La modernisation fructueuse de la fonction de contrôleur reposera sur les réalisations dans sept secteurs clés :

- ✓ leadership,
- ✓ perfectionnement des ressources humaines,
- ✓ valeurs et éthique,
- ✓ informations sur le rendement,
- ✓ gestion des risques,
- ✓ gérance,
- ✓ responsabilisation.

À Transports Canada, le Bureau de la fonction de contrôleur a été créé en 1999 pour gérer la modernisation de cette fonction et ses travaux se dérouleront sous le titre : « Initiative d'amélioration de la gestion ». Un certain nombre d'activités se déroulent actuellement à l'appui de cette initiative, dont toutes illustrent le fait que Transports Canada n'a pas entrepris cet effort de modernisation à la « case départ ».

Le secteur d'activité de la Sécurité et de la Sûreté a mis en oeuvre son Plan stratégique sur la sécurité et la sûreté, qui tient lieu de cadre global aux initiatives stratégiques et qui les reliera aux divers plans de ce secteur et aux mesures du rendement. Ce secteur d'activité s'occupe par ailleurs d'améliorer le processus de gestion des risques en adoptant une démarche plus systématique, plus intégrée et plus continue à l'égard de la gestion des risques. Par ailleurs, avec le concours du Bureau de la fonction de contrôleur, il met son expertise à contribution pour l'élaboration d'une politique, de cadres et d'une méthodologie d'application panministériels destinés à tous. Le secteur d'activité s'occupe par ailleurs d'établir un cadre de données multimodales sur les accidents et d'informations liées à la sécurité, ce qui englobe la conception d'un dépôt de données et l'acquisition de capacités permettant l'analyse des tendances, l'évaluation des risques, la mesure du rendement et la démonstration des résultats atteints.

Dans le secteur de la mesure du rendement, le secteur d'activité des Programmes et Cessions a enregistré des progrès notables dans la conception et l'adoption d'informations sur le rendement ayant trait à la *Stratégie de développement durable* à l'égard de laquelle Transports Canada a pris des engagements. Au coeur de la modernisation fructueuse de la fonction de contrôleur, se situe la revitalisation du processus de planification opérationnelle stratégique à laquelle travaillent la plupart des groupes et des régions du Ministère.

Résultats directs

- Procéder à une vérification et à une évaluation de base de la fonction de contrôleur en 2000.
- Élaborer et mettre en oeuvre un plan d'action en 2000.
- Contribuer à améliorer la logique de la mesure du rendement dans le cadre du processus de planification opérationnelle du Ministère.
- Moderniser les pratiques de la fonction de contrôleur de Transports Canada au-delà de ce que l'on trouve dans l'évaluation de base.

Résultats intermédiaires

- Sensibilisation accrue aux principes de la fonction de contrôleur moderne.
- Amélioration du rendement des gestionnaires du Ministère dans les sept secteurs clés de la fonction de contrôleur, comme l'attesteront l'évaluation et les sondages futurs de ses capacités.

Résultats finals

- Renforcement des chances de remplir la mission, le mandat et les objectifs stratégiques de Transports Canada grâce à des gestionnaires au fait des principes modernes de la fonction de contrôleur.

4.4 Évaluation des contributions du Ministère

Les gestionnaires sont chargés de surveiller régulièrement le rendement de leurs politiques et programmes. Ils bénéficient pour cela de la fonction d'évaluation du Ministère qui, conformément à l'initiative de modernisation de la fonction de contrôleur, leur prodigue des conseils et une aide pour concevoir des régimes de mesure du rendement. Parmi les principaux paramètres de la fonction d'évaluation, mentionnons l'établissement de cadres qui énoncent les plans des évaluations futures, et des études qui évaluent l'impact que les politiques et les programmes de Transports Canada ont sur les Canadiens, l'industrie, le réseau de transport et l'environnement.

Résultats directs

- Soutien des mesures du rendement (p. ex. ressources humaines, sécurité ferroviaire, développement durable).
- Cadres d'évaluation (p. ex. *Loi maritime du Canada*, Politique sur la navigation aérienne).
- Études d'évaluation (p. ex. voie maritime du Saint-Laurent).

Résultats intermédiaires

- Empressement des gestionnaires à atteindre des objectifs de rendement communs.
- Compréhension par les gestionnaires de la mesure du rendement et capacité de le faire.
- Capacité des gestionnaires à démontrer les résultats et la valeur ajoutée.
- Amélioration des décisions prises au sujet des politiques, des programmes et de l'affectation des ressources.

Résultats directs

- Amélioration du rendement et des résultats du Ministère.
- Rentabilisation des politiques et des programmes du Ministère.
- Transports Canada devient un chef de file dans la mesure du rendement.

4.5 Communications

Les transports sont un élément essentiel de la vigueur et du dynamisme de l'économie canadienne. Cela est attesté par le discours du Trône d'octobre 1999 :

« Pour stimuler les échanges commerciaux et la croissance économique, nous devons nous assurer que nous avons la capacité de transporter les gens et les marchandises en toute sécurité et avec efficacité. »

À l'appui des secteurs d'activité du Ministère, Transports Canada s'est doté d'une stratégie de communication générale qui vise les buts suivants :

- aider à préserver la confiance du public dans le réseau de transport;
- démontrer le rôle dirigeant joué par le Ministère;
- rehausser le profil des transports.

Pour atteindre ces buts, le Ministère a décidé de préserver et d'enrichir les modes traditionnels de communication avec le public et les intervenants. Nos employés collaborent de plus près avec l'industrie et les provinces pour promouvoir la sécurité, et nous améliorons nos interfaces électroniques avec tous les Canadiens et le monde entier. Par exemple :

- Pour fournir aux Canadiens des informations claires et ponctuelles, le Ministère a décidé d'élargir et d'améliorer ses instruments de diffusion de renseignements, en produisant des informations en langage plus simple, en élargissant les programmes de réponse aux médias et en améliorant ses modalités d'examen et d'évaluation des publications ministérielles.
- Pour rejoindre plus directement les Canadiens, le Ministère a décidé de renforcer ses activités d'affichage et d'exposition. En outre, des publications précises comme *Faits saillants* soulignent le rôle de Transports Canada et mettent en lumière les domaines qui touchent les Canadiens au quotidien.
- Avec le concours de l'industrie et (ou) des provinces, le Ministère s'efforce d'améliorer la sécurité et d'en faire la promotion grâce à des programmes comme Sécurité routière 2001, Vol 2005 et Sécurité ferroviaire 2006. Ces programmes ont pour but d'améliorer la sécurité routière, aérienne et ferroviaire aux passages à niveau.
- Pour mieux répondre aux besoins d'information, non seulement de l'industrie, mais de tous les Canadiens, et, en définitive, du monde entier, le Ministère est en train de remanier son site Web. Il fera tout particulièrement attention aux besoins des jeunes en matière d'information, car c'est eux qui seront les dirigeants du secteur des transports de demain. De la sorte, le Ministère contribue à l'objectif du gouvernement qui est de « ... faire figure dans le monde entier de gouvernement le mieux connecté à ses citoyens » (discours du Trône, 12 octobre 1999).

Pour appuyer l'importance que le gouvernement attache « au recrutement, à la rétention et à l'acquisition continue du savoir d'un effectif fédéral qualifié » (discours du Trône), le Ministère s'est également doté d'une solide stratégie de communication interne. Cette stratégie appuie les objectifs du Ministère, qui veut devenir un employeur privilégié. Cette stratégie insiste sur les communications en tête-à-tête et offre des directives et une aide aux cadres supérieurs et intermédiaires pour les aider à promouvoir les communications de haut en bas. Les campagnes de recrutement comme celles qui visent les inspecteurs de sécurité bénéficient de dynamiques supports publicitaires qui soulignent la contribution essentielle des employés de tout le Ministère.

5.0 Bilan financier

Tableau 1 – Autorisations de dépenser

Crédit	Transports Canada	Budget des dettes principal 2000-2001	Budget des dettes principal 1999-2000
1	Dépenses de fonctionnement	145 963	135 449
5	Dépenses en capital	81 395	84 880
10	Subventions et contributions	284 668	315 765
15	Paielements à la société Les Ponts Jacques-Cartier et Champlain Inc.	38 641	38 236
20	Paielements à Marine Atlantique S.C.C.	48 378	40 578
25	Paielements à VIA Rail Canada Inc.	170 304	170 304
(S)	Ministre des Transports – Salaire et allocation d'automobile	52	49
(S)	Paielements au Canadien National pour le pont Victoria, Montréal	11 315	11 315
(S)	Cotisations aux régimes d'avantages sociaux des employés	48 401	45 042
(S)	Paielements prévus aux ententes concernant la voie maritime du Saint- Laurent	1 631	1 573
(S)	Paielement d'une subvention à l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland	47 600	46 600
Total du Ministère		878 348	889 791

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

Tableau 2 – Résumé des dépenses d'immobilisations par secteur d'activité

Secteur d'activité (milliers \$)	Dépenses réelles 1999-2000 ¹	Dépenses prévues 2000-01	Dépenses prévues 2001-02	Dépenses prévues 2002-03
Politiques				
Politique sur les transports	611	532	532	532
Surveillance et analyse du réseau	--	--	--	--
	611	532	532	532
Programmes et Cessions				
Aéroports	52 734	56 116	69 014	119 549
Ports	7 782	6 019	5 611	741
Surface	--	22	21	21
Environnement	1 100	60	60	60
	61 616	62 217	74 706	120 371
Sécurité et Sûreté				
Sécurité multimodale	64	69	15	15
Sécurité aérienne	1 083	781	781	781
Sécurité maritime	1 867	1 247	668	550
Sécurité ferroviaire	33	125	126	126
Transport des marchandises dangereuses	--	58	58	58
Sécurité routière	853	1 204	1 204	1 204
Recherche et développement	--	--	--	--
Sûreté et préparatifs d'urgences	489	136	136	136
Services des aéronefs	3 847	10 335	3 309	994
	8 236	13 955	6 297	3 864
Administration ministérielle				
Services généraux	6 739	4 668	3 792	3 792
Gestion ministérielle	28	23	23	23
	6 767	4 691	3 815	3 815
Total des dépenses d'immobilisations	77 230	81 395	85 350	128 582

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. Reflètent les meilleures prévisions des dépenses prévues totales à la fin de l'exercice.

Tableau 3 – Sommaire des paiements de transfert

Secteur d'activité (milliers \$)	Dépenses réelles 1999-2000 ¹	Dépenses prévues 2000-01	Dépenses prévues 2001-02	Dépenses prévues 2002-03
Subventions				
Politiques	22 040	22 040	22 040	22 040
Programmes et Cessions	--	--	--	--
Sécurité et Sûreté	100	100	--	--
Administration ministérielle	--	--	--	--
Total des subventions	22 140	22 140	22 040	22 040
Contributions				
Politiques	42 091	40 622	31 743	31 154
Programmes et Cessions	205 974	270 991	206 756	146 567
Sécurité et Sûreté	12 958	9 830	13 081	13 081
Administration ministérielle	--	--	--	--
Total des contributions	261 023	321 443	251 580	190 801
Total des subventions et contributions	283 163	343 583	273 620	212 842

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. Reflètent les meilleures prévisions des dépenses prévues totales à la fin de l'exercice.

Tableau 4 – Origine des recettes à valoir sur le crédit et sur le Trésor

Secteur d'activité (milliers \$)	Dépenses réelles 1999-2000 ¹	Dépenses prévues 2000-01	Dépenses prévues 2001-02	Dépenses prévues 2002-03
Recettes à valoir sur le crédit :				
Programmes et Cessions				
• Recettes des Havres et Ports (nettes des commissions)	14 482	5 449	2 047	2 047
• Aéroports – Concessions	12 722	4 923	217	217
• Aéroports – Locations	9 666	8 302	5 057	5 180
• Aéroports – Redevances d'atterrissage	17 393	9 174	433	433
• Aéroports – Redevances générales d'aérogare	12 677	5 241	285	285
• Aéroports – Paiements de bail et de chatel	212 744	194 070	244 113	267 294
• Recouvrement de paiements en remplacement d'impôts au titre de la voie maritime du Saint-Laurent	885	--	--	--
• Recettes et recouvrements divers	1 515	1 527	81	81
	282 084	228 687	252 234	275 538
Sécurité et Sûreté				
• Aviation – Redevances de sécurité	11 597	12 234	12 234	12 227
• Recettes d'autres ministères gouvernementaux au titre des services des aéronefs	3 934	2 622	2 622	2 622
• Redevances de sécurité routière	989	350	350	350
• Redevances de sécurité maritime	7 996	7 439	7 439	7 439
• Inspections et autres recettes des compagnies secondaires	105	63	63	63
• Recouvrements d'autres ministères gouvernementaux au titre des services des aéronefs	25 017	22 093	22 093	22 093
• Recouvrements au titre des activités de R-D	5 050	2 064	2 064	2 064
• Recettes et recouvrements divers	229	25	25	25
	54 917	46 890	46 890	46 883
Administration ministérielle				
• Recettes de location	928	433	348	92
• Recouvrements au titre des services de formation et d'informatique	360	269	269	269
	1 288	702	617	361

(suite à la page suivante)

Origine des recettes à valoir sur le crédit et sur le Trésor (suite)

Secteur d'activité (milliers \$)	Dépenses réelles 1999-2000 ¹	Dépenses prévues 2000-01	Dépenses prévues 2001-02	Dépenses prévues 2002-03
Politiques				
• Recettes au titre du marketing international	50	50	50	50
• Recettes de location	140	--	--	--
• Recettes découlant de la fourniture de données stat.	260	--	--	--
• Recettes diverses	204	--	--	--
	654	50	50	50
Total des recettes à valoir sur le crédit	338 943	276 329	299 791	322 832

Recettes à valoir sur le Trésor :				
Programmes et Cessions				
• Recettes hors navigation – Voie maritime du Saint-Laurent	6 000	6 000	6 000	6 000
• Ventes de ports et chatels	3 089	--	--	--
Politiques				
• Locations de wagons-trémies	10 000	10 000	10 000	10 000
Total des recettes à valoir sur le Trésor	19 089	16 000	16 000	16 000

Total des recettes	358 032	292 329	315 791	338 832
---------------------------	----------------	----------------	----------------	----------------

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. Reflètent les meilleures prévisions des dépenses prévues totales à la fin de l'exercice.



Tableau 5 – Coûts nets des programmes pour l'année visée par le Budget des dépenses

Total du Ministère (milliers \$)	2000-2001
Dépenses prévues brutes (Budget des dépenses principal, plus redressements)	1 252 177
Plus : services obtenus gratuitement	
• Locaux fournis par Travaux publics et Services gouvernementaux Canada (TPSGC)	24 231
• Contributions couvrant la part des employeurs aux régimes d'assurance des employés et les dépenses assumées par le Secrétariat du Conseil du Trésor	13 361
• Protection assurée par Ressources humaines Canada au titre des accidents du travail	4 200
• Dépenses salariales et connexes des services juridiques fournis par Justice Canada	4 307
	46 098
Coûts bruts des programmes	1 298 275
Moins :	
Recettes à valoir sur le crédit	276 329
Recettes à valoir sur le Trésor	16 000
Coûts nets estimatifs des programmes en 2000-2001	1 005 946

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.



Tableau 6 – Prêts, investissements et avances

Ce tableau présente les soldes en cours sur les prêts dus à Transports Canada à la fin de chacun des exercices financiers.

Secteur d'activité (milliers \$)	Dépenses réelles 1999- 2000 ¹	Dépenses prévues 2000-01	Dépenses prévues 2001-02	Dépenses prévues 2002-03
Programmes et Cessions				
Prêt consenti à la Commission du havre de Hamilton	25	25	25	25
Prêt consenti à l'Administration du pont du port de Saint John	26 975	26 799	26 623	26 440
Prêts assumés de l'ex-Administration de la voie maritime du Saint-Laurent	1 215	1 215	1 215	1 215
Total des soldes en cours sur les prêts	28 215	28 039	27 863	27 680

Les chiffres ayant été arrondis, leur somme peut ne pas correspondre aux totaux indiqués.

1. Reflètent les meilleures prévisions à la fin de l'exercice.



6.0 Autres renseignements

6.1 Lois administrées par le ministre des Transports

Le ministre est l'unique responsable des lois suivantes devant le Parlement :

<i>Loi sur l'aéronautique, concernant un règlement pris en application de l'article 5</i>	1969-70, c. 45
<i>Loi relative aux cessions d'aéroports</i>	1992, c. 5
<i>Loi sur l'Administration du pont Blue Water</i>	1964-65, c. 6
<i>Loi concernant la « Buffalo and Fort Erie Public Bridge Company »</i>	1934, c. 63
<i>Loi maritime du Canada</i>	1998, c. 10
<i>Loi sur la Société canadienne des ports</i>	L.R. 1985, c. C-9
<i>Loi sur les transports au Canada</i>	1996, c. 10
<i>Loi sur la commercialisation du CN</i>	1995, c. 24
<i>Loi des terminus nationaux canadiens à Montréal, 1929</i>	1929, c. 12
<i>Loi des terminus nationaux canadiens à Toronto</i>	1960, c. 26
<i>Loi sur le transport aérien</i>	L.R. 1985, c. C-26
<i>Loi sur le transport des marchandises par eau</i>	1993, c. 21
<i>Loi sur la commercialisation des services de navigation aérienne civile</i>	1996, c. 20
<i>Loi sur le cabotage</i>	1992, c. 31
<i>Loi sur le ministère des Transports</i>	L.R. 1985, c. T-18
<i>Loi sur les commissaires du havre de Hamilton</i>	1912, c. 98
<i>Loi sur les Commissions portuaires</i>	L.R. 1985, c. H-1
<i>Loi sur la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer de l'Intercolonial et de l'Île-du-Prince-Édouard</i>	1906-07, c. 22
<i>Loi sur l'aménagement de l'énergie des rapides internationaux</i>	1952, c. 157
<i>Loi sur les risques de guerre en matière d'assurance maritime et aérienne</i>	L.R.C. 1970, c. W-3
<i>Loi autorisant l'acquisition de Marine Atlantique S.C.C.</i>	1986, c. 36
<i>Loi sur l'assurance maritime</i>	1993, c. 22
<i>Loi sur la sûreté du transport maritime</i>	1994, c. 40
<i>Loi sur le Code maritime</i>	1977-78, c. 41
<i>Loi concernant le Havre de Meaford</i>	1866, c. 78; 1907-08, c. 46
<i>Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles</i>	L.R. 1985, c. M-9
<i>Loi sur la sécurité des véhicules automobiles</i>	1993, c. 16
<i>Loi de 1987 sur les transports routiers</i>	L.R. 1985, c. 29 (3 ^e suppl.)
<i>Loi sur le Chemin de fer national transcontinental</i>	1903, c. 71
<i>Loi sur la protection des eaux navigables</i>	L.R. 1985, c. N-22
<i>Loi autorisant l'aliénation de La Société des transports du nord Limitée</i>	1985, c. 35
<i>Loi sur l'ouvrage de franchissement du détroit de Northumberland</i>	1993, c. 43
<i>Loi sur la convention relative aux ports de l'Ontario</i>	1963, c. 39
<i>Loi sur le pilotage</i>	L.R. 1985, c. P-14
<i>Acte à l'effet d'amender et refondre les actes concernant l'emploi de gardien de port pour le Havre de Montréal</i>	1882, c. 45
<i>Acte pour pourvoir à la nomination d'un gardien de port pour le Havre de Québec</i>	1871, c. 33
<i>Loi sur le déplacement des lignes de chemin de fer et les croisements de chemin de fer</i>	L.R. 1985, c. R-4

<i>Loi sur la sécurité ferroviaire</i>	L.R. 1985, c. 32 (4 ^e suppl.)
<i>Loi de la Convention sur la sécurité des conteneurs</i>	L.R. 1985, c. S-1
<i>Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes</i>	L.R. 1985, c. 17 (3 ^e suppl.)
<i>Loi de 1992 sur le transport des marchandises dangereuses</i>	1992, c. 34
<i>Loi sur les bateaux sauveteurs des États-Unis</i>	L.R. 1985, c. U-3
<i>Loi des installations terminales à Winnipeg</i>	1907, c. 52; 1914, c. 57

Le Ministre partage la responsabilité des lois suivantes devant le Parlement :

<i>Loi sur l'aéronautique</i> (ministre de la Défense nationale)	L.R. 1985, c. A-2
<i>Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques</i> (ministre des Affaires indiennes et du Nord et ministre des Ressources naturelles)	L.R. 1985, c. A-12
<i>Loi sur les connaissances</i> (ministre de la Justice et Procureur général du Canada)	L.R. 1985, c. B-5
<i>Loi sur la marine marchande du Canada</i> (ministre des Pêches et Océans)	L.R. 1985, c. S-9
<i>Loi sur la taxe d'accise</i> (ministre des Finances et ministre du Revenu national)	L.R. 1985, c. E-15
<i>Loi relative à la circulation sur les terrains de l'État</i> (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux)	L.R. 1985, c. G-6
<i>Loi sur l'Office national de l'énergie</i> (ministre des Ressources naturelles)	L.R. 1985, c. N-7
<i>Loi sur la santé des non-fumeurs</i> (ministre du Développement des ressources humaines)	L.R. 1985, c. 15 (4 ^e suppl.)
<i>Loi sur le pont entre Sainte-Foy et Saint-Nicolas</i> (ministre des Travaux publics et des Services gouvernementaux)	1964-65, c. 16

Avertissement :

La liste ci-dessus n'est donnée qu'à titre de référence et n'a aucun effet juridique. Pour l'interprétation et l'application des lois, l'utilisateur doit consulter les *Lois révisées du Canada* (1985) et tout texte réglementaire pertinent.

Les règlements et les arrêtés de Transports Canada sont trop nombreux pour en dresser la liste. Veuillez consulter la *Codification des règlements du Canada* (1978) et tout texte réglementaire pertinent portant modification, tel que publié dans la *Gazette du Canada*, partie II.



6.2 Qui contacter

ADMINISTRATION CENTRALE DE TRANSPORTS CANADA

Adresse postale :

Transports Canada
Place de Ville, Tour C
330, rue Sparks
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Groupe des Politiques :

Analyse économique

NOM : Roger Roy
TÉLÉPHONE : (613) 998-0684
C.ÉL. : royr@tc.gc.ca

Évaluation des programmes

NOM : Jonathan Fisher
TÉLÉPHONE : (613) 993-4418
C.ÉL. : fisherj@tc.gc.ca

Relations ministérielles

NOM : Ted Cherrett
TÉLÉPHONE : (613) 991-6500
C.ÉL. : cherree@tc.gc.ca

Politique et programmes du transport aérien

NOM : Brian Carr
TÉLÉPHONE : (613) 993-1718
C.ÉL. : carrb@tc.gc.ca

Politique et programmes maritimes

NOM : André Pageot
TÉLÉPHONE : (613) 998-1843
C.ÉL. : pageota@tc.gc.ca

Politique et programmes de surface

NOM : Kristine Burr
TÉLÉPHONE : (613) 998-2689
C.ÉL. : burrk@tc.gc.ca

Groupe des Programmes et Cessions :

Programmes et Cessions – Aéroports

NOM : David Bell
TÉLÉPHONE : (613) 993-4465
C.ÉL. : belld@tc.gc.ca

Programmes et Cessions – Ports

NOM : Randy Morriss
TÉLÉPHONE : (613) 990-3014
C.ÉL. : morrisk@tc.gc.ca

Programmes et Cessions – Surface

NOM : Brenda Baird
TÉLÉPHONE : (613) 990-0624
C.ÉL. : baridb@tc.gc.ca

Affaires environnementales

NOM : John Forster
TÉLÉPHONE : (613) 991-5995
C.ÉL. : forstej@tc.tc.ca

Groupe de la Sécurité et de la Sûreté :

Sécurité aérienne

NOM : Art LaFlamme
TÉLÉPHONE : (613) 990-1322
C.ÉL. : laflama@tc.gc.ca

Sécurité maritime

NOM : Bud Streeter
TÉLÉPHONE : (613) 998-0610
C.ÉL. : streetb@tc.gc.ca

Transport des marchandises dangereuses

NOM : D' John Read
TÉLÉPHONE : (613) 990-1147
C.ÉL. : readj@tc.gc.ca

Sécurité ferroviaire

NOM : Terry Burtch
TÉLÉPHONE : (613) 998-2984
C.ÉL. : burtcht@tc.gc.ca

Sécurité routière

C.ÉL. : RoadSafetyWebMail@tc.gc.ca

Renseignements généraux sur la sécurité routière :

1 (800) 333-0371

Importation des véhicules :

1 (800) 511-7755 (anglais)
1 (800) 311-8855 (français)

Ligne téléphonique pour signaler les défauts des véhicules :

1 (800) 333-0510

Sûreté et Planification d'urgence

NOM : Hal Whiteman
TÉLÉPHONE : (613) 990-3651
C.ÉL. : whitemh@tc.gc.ca

Services des aéronefs

NOM : Ron Armstrong
TÉLÉPHONE : (613) 998-3316
C.ÉL. : armstrd@tc.gc.ca

Programmes de sécurité, stratégies et coordination

NOM : Gaetan Boucher
TÉLÉPHONE : (613) 990-3797
C.ÉL. : boucheg@tc.gc.ca

Groupe des communications :

Renseignements généraux
TÉLÉPHONE : (613) 993-0055

**BUREAUX RÉGIONAUX
DE TRANSPORTS CANADA**

Région de l'Atlantique

95, rue Foundry
C.P. 42
Moncton (Nouveau-Brunswick)
E1C 8K6
Gerry Berigan, directeur général régional
TÉLÉPHONE : (506) 851-7315
C.ÉL. : berigag@tc.gc.ca

Région du Québec

700, Leigh-Capreol
Dorval (Québec)
H4Y 1G7
Marc Grégoire, directeur général régional
TÉLÉPHONE : (514) 633-2717
C.ÉL. : gregois@tc.gc.ca

Région de l'Ontario

4900, rue Yonge
Toronto (Ontario)
M2N 6A5
Terry Gibson, directeur général régional
TÉLÉPHONE : (416) 952-2170
C.ÉL. : gibson@tc.gc.ca

Région des Prairies et du Nord

344, rue Edmonton
Winnipeg (Manitoba)
R3C 0P6
David Murray, directeur général régional
TÉLÉPHONE : (204) 984-8105
C.ÉL. : murrayd@tc.gc.ca

Région du Pacifique

800, rue Burrard
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6Z 2J8
Mark Duncan, directeur général régional
TÉLÉPHONE : (604) 666-5849
C.ÉL. : duncanm@tc.gc.ca

SOCIÉTÉS D'ÉTAT

VIA Rail Canada Inc.
2, Place Ville-Marie
Montréal (Québec)
H3B 2C9

Société canadienne des ports
85, rue Albert
Ottawa (Ontario)
K1A 0N6

Marine Atlantique S.C.C.
C.P. 520
Port-aux-Basques (Terre-Neuve)
A0M 1C0

Administration de pilotage de l'Atlantique
Le Quai Purdy, Tour 1
Suite 1402, 1959, rue Upper Water
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 3N2

Administration de pilotage des
Laurentides
715, Place Victoria
6^e étage
Montréal (Québec)
H2Y 2H7

Administration de pilotage des Grands
Lacs Limitée
C.P. 95
Cornwall (Ontario)
K6H 5R9



Administration de pilotage du Pacifique
300-1199, rue West Hastings
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6E 4G9

Société des ponts fédéraux Ltée
World Exchange Plaza
840-45, rue O'Connor
Ottawa (Ontario)
K1P 1A4

SOCIÉTÉ À BUT NON LUCRATIF

Société d'administration de la voie
maritime du Saint-Laurent
202, rue Pitt
Cornwall (Ontario)
K6J 3P7

ADMINISTRATIONS AÉROPORTUAIRES

Aéroports de Montréal
1100, boul. René-Lévesque ouest
Pièce 2100
Montréal (Québec)
H3B 4X8
Téléphone : (514) 394-7213

Administration de l'Aéroport international
de Vancouver
C.P. 23750
Succursale postale de l'Aéroport
Richmond (Colombie-Britannique)
V7B 1Y7
Téléphone : (604) 276-6500

Adm. aéroportuaire de Winnipeg
249-2000, avenue Wellington
Winnipeg (Manitoba)
R3H 1C2

Administration aéroportuaire de Calgary
Aéroport international de Calgary
2000 Airport Road N.E.
Calgary (Alberta)
T2E 6W5
Téléphone : (403) 735-1200

Administration aéroportuaire régionale
d'Edmonton
C.P. 9860
Edmonton (Alberta)
T5J 2T2
Téléphone : (403) 890-8900

Administration aéroportuaire d'Ottawa-
Macdonald-Cartier
50, chemin de l'Aéroport
Gloucester (Ontario)
K1B 9B4
Téléphone: (613) 248-2020

Adm. aéroportuaire du grand Toronto
Aéroport international Lester B. Pearson
C.P. 6031 - Toronto AMF
Toronto (Ontario)
L5P 1B2
Téléphone : (905) 676-3344

ADMINISTRATIONS PORTUAIRES CANADIENNES/ COMMISSIONS PORTUAIRES

Administration portuaire du North-Fraser
2020 Airport Road
Richmond (Colombie-Britannique)
V7B 1C6
Téléphone : (604) 273-1866

Administration portuaire de Port-Alberni
2750 Harbour Road
Port Alberni (Colombie-Britannique)
V9Y 7X2
Téléphone : (250) 723-5312

Administration portuaire du Fraser
500-713 Columbia Street
New Westminster (C.-B.)
V3M 1B2
Téléphone : (604) 524-6655

Administration portuaire de Nanaimo
104 Front Street
P.O. Box 131
Nanaimo (Colombie-Britannique)
V9R 5K4
Téléphone : (250) 753-4146



Administration portuaire de Prince-Rupert
110 Third Avenue West
Prince Rupert (Colombie-Britannique)
V8J 1K8
Téléphone : (250) 627-7545

Administration portuaire de Vancouver
1900-200 Granville Street
Vancouver (Colombie-Britannique)
V6C 2P9
Téléphone : (604) 665-9000

Administration portuaire de Thunder Bay
100 Main Street
Thunder Bay (Ontario)
P7B 6R9
Téléphone : (807) 345-6400

Administration portuaire de Toronto
60 Harbour Street
Toronto (Ontario)
M5J 1B7
Téléphone : (416) 863-2028

Administration portuaire de Windsor
502-251 Goyeau Street
Windsor (Ontario)
N9A 6V2
Téléphone : (519) 258-5741

Commission portuaire de Hamilton
605 James Street North
Hamilton (Ontario)
L8L 1K1
Téléphone : (905) 525-4330

Commission portuaire de Oshawa
1050 Farewell Street
Oshawa (Ontario)
L1H 6N6
Téléphone : (905) 576-0400

Administration portuaire de Montréal
Cité du Havre
Édifice du port de Montréal, Aile 1
Montréal (Québec)
H3C 3R5
Téléphone : (514) 283-7042

Administration portuaire du Saguenay
6600, chemin de la Grande-Anse
Ville de La Baie (Québec)
G7B 3N9
Téléphone : (418) 697-0250

Administration portuaire de Sept-Îles
1, Quai Mgr Blanche
Sept-Îles (Québec)
G4R 5P3
Téléphone : (418) 968-1232

Administration portuaire de Québec
150, rue Dalhousie
C.P. 2268
Québec (Québec)
G1K 7P7
Téléphone : (418) 648-3558

Administration portuaire de Trois-
Rivières
C.P. 999
1545, Du Fleuve, Bureau 300
Trois-Rivières (Québec)
G9A 5K2
Téléphone : (819) 378-3939

Administration portuaire de Saint-Jean
P.O. Box 6429, Station A
133 Prince William Street
Saint John (Nouveau-Brunswick)
E2L 2B5
Téléphone : (506) 636-4869

Administration portuaire de Halifax
1215 Marginal Road, Pier 19
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3J 2P6
Téléphone : (902) 426-3643

Administration portuaire de St. John's
1 Water Street
P.O. Box 6178
St. John's (Terre-Neuve)
A1C 5X8
Téléphone : (709) 772-4582



6.3 Autres publications ministérielles

Des renseignements complémentaires sur plusieurs des sujets abordés dans le présent document figurent dans d'autres rapports. Une liste répertoriant certains de ces rapports est fournie ci-dessous.

Vous pouvez obtenir la liste des publications générales de Transports Canada en téléphonant à notre ligne pour demandes de renseignements généraux au (613) 990-2309. Pour obtenir des renseignements sur des publications en particulier et sur la façon de les commander, veuillez vous adresser au Centre des services de recherche et de bibliothèque au (613) 998-5128.

Bon nombre de nos rapports sont aussi accessibles sur notre site Web à <http://www.tc.gc.ca>.

PUBLICATIONS

- ♦ Les transports au Canada – Rapport annuel 1998
- ♦ Politique nationale des aéroports
- ♦ Politique maritime nationale
- ♦ Programmes et Cessions aéroportuaires - Rapport mensuel
- ♦ Programmes et Cessions portuaires – Rapport d'étape
- ♦ Programmes et Cessions portuaires – Rapport annuel sur les opérations financières
- ♦ Rapport de consultation sur l'examen des baux des AAL
- ♦ Stratégie de développement durable de Transports Canada
- ♦ Technologies de transport durable : cadre d'action
- ♦ Plan stratégique de Sécurité et Sûreté
- ♦ Vision sécurité routière – Rapport annuel 1998
- ♦ Examen de la sécurité des autobus
- ♦ Le port de la ceinture de sécurité au Canada, enquête de juin 1998
- ♦ Consommation d'alcool chez les conducteurs et les piétons décédés dans des accidents de la route
- ♦ Statistiques sur les collisions de véhicules automobiles au Canada
- ♦ Examen de la Loi sur la sécurité ferroviaire, de ses modifications et des Mécanismes de surveillance de la sécurité et de la conformité aux règlements
- ♦ Centre de développement des transports – Examen

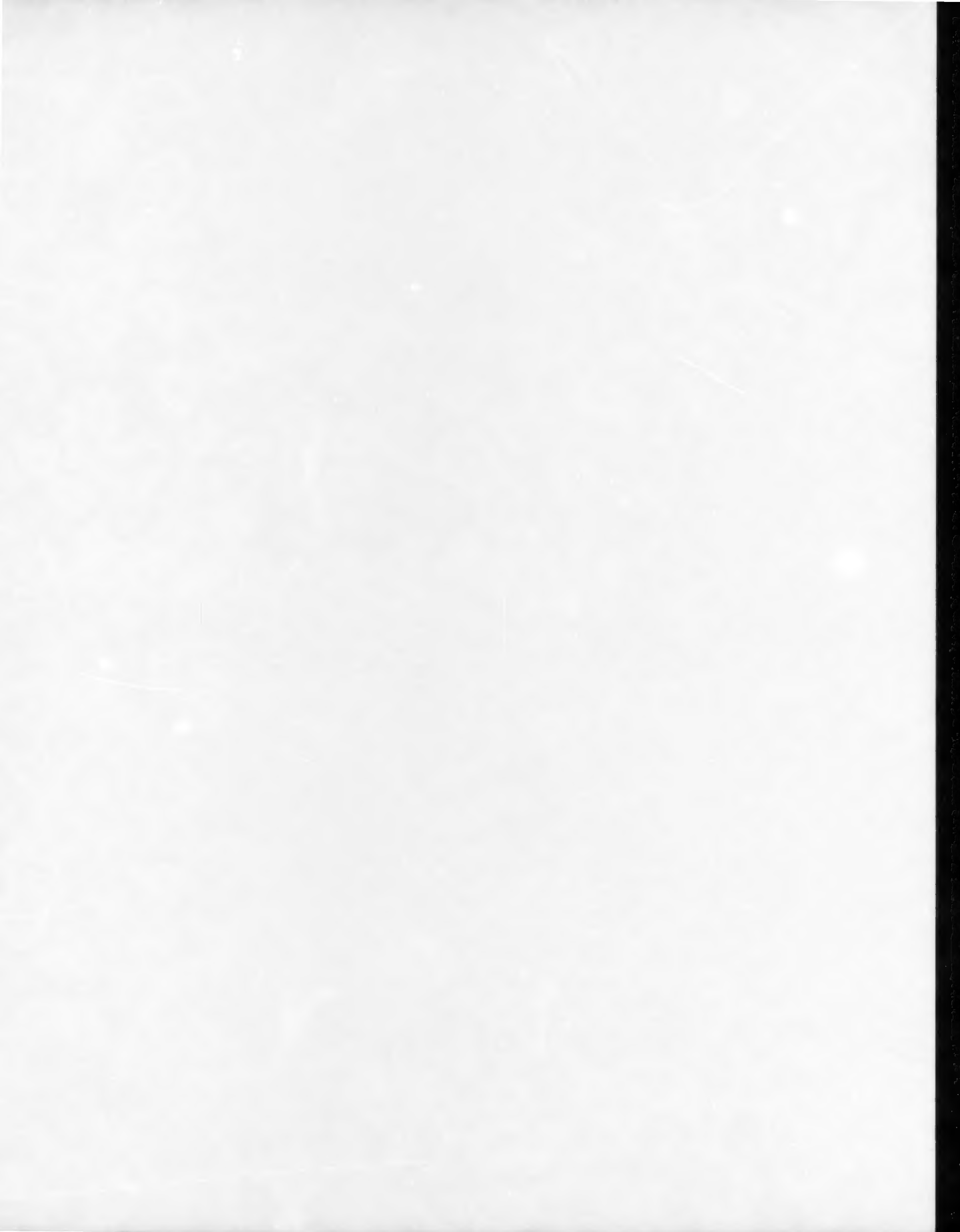
INTERNET

- ♦ Services des aéronefs – liste des aéronefs de Transports Canada et leur principale utilisation
- ♦ Aviation civile – publications et règlements
- ♦ Groupe de travail chargé de l'examen de la sécurité de l'exploitation d'un taxi aérien
- ♦ CANUTEC – Guide nord-américain des mesures d'urgence et statistiques
- ♦ Transport des marchandises dangereuses – règlement et comment présenter des observations sur la mise à jour du règlement en voie de révision
- ♦ Sécurité maritime – liste abrégée des publications
- ♦ Recherche et développement – plan des sciences et de la technologie, et publications
- ♦ Sécurité routière – comment obtenir des renseignements sur les normes des véhicules, l'importation, les défauts, les rappels, le guide de consommation en carburant et les lois
- ♦ Publications de sécurité ferroviaire

ORGANISMES DE TRANSPORT

Les Budgets de dépenses de l'Office des transports du Canada et du Tribunal de l'Aviation civile peuvent être obtenus auprès de :

Centre de publication du Groupe
Communications Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0S9



Index

A

- Administrations portuaires canadiennes · 21
- Assainissement de l'environnement · 33

C

- Changements climatiques · 31

E

- Évaluations environnementales · 33
- Examen de la *Loi sur les transports au Canada* · 19
- Examen détaillé des baux · 27

F

- Fonds de cession des ports · 28
- Fonds de transfert des ports · 28

G

- Gestion/technologies de l'information · 47

L

- La *Loi dérogatoire de 1987 sur les conférences maritimes* · 53
- Loi sur la marine marchande du Canada* · 50
- Loi sur la responsabilité maritime · 53
- Loi sur la restructuration des compagnies aériennes · 52
- Loi sur la sécurité des véhicules automobiles* · 50
- Loi sur le transport du grain · 52

- Loi sur le tribunal d'appel des transports du Canada · 51
- Loi sur les transports routiers de 1987* · 51

P

- Plans et technologies de sûreté et d'urgence · 40
- Politique de recouvrement des coûts · 48
- Pollution atmosphérique · 32
- Programme d'aide aux immobilisations aéroportuaires · 27
- Programme d'inspection et de surveillance · 38

R

- Recherche et développement · 40
- Recrutement et rétention · 48
- Réforme de la réglementation · 35
- Renouvellement de la fonction publique · 47
- Routes et ponts · 29

S

- Sécurité ferroviaire – Direction 2006 · 42
- Sécurité routière – Vision 2001 · 41
- Services des aéronefs · 41
- Stratégie d'information financière (SIF) · 46
- Stratégie de développement durable · 31
- Surveillance de la sécurité et de la réglementation des entités cédées · 37
- Surveillance du réseau de transport canadien · 22
- Systèmes de gestion de la sécurité · 39
- Systèmes intelligents de transport · 20

V

- Vol 2005 – Un cadre de sécurité de l'aviation civile pour le Canada · 43